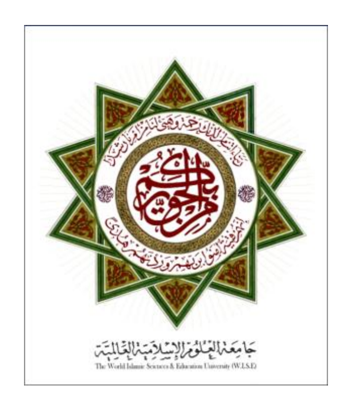
جامعة العلوم الإسلامية العالمية
كلية الدراسات العليا
قسم القانون المقارن



التنظيم القانوني للطائرة وفقاً للقانون الليبي والاتفاقيات الدولية

Legal regulation of the aircraft in accordance with Libyan law and international conventions

إعداد

أسامه موسى محمد أبوعوينه

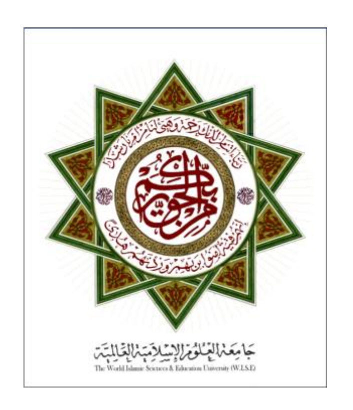
إشراف

الدكتور إبراهيم صالح الصرايرة

**قدمت هذه الرسالة استكمالا لمتطلبات درجة الماجستير
في (القانون الخاص) في جامعة العلوم الاسلامية**

تاريخ المناقشة: عمان: 2017/8/3م

جامعة العلوم الإسلامية العالمية
كلية الدراسات العليا
قسم القانون المقارن



التنظيم القانوني للطائرة وفقاً للقانون الليبي والاتفاقيات الدولية

إعداد

أسامه موسى محمد أبوعوينه

إشراف

الدكتور إبراهيم صالح الصرايرة

قدمت هذه الرسالة استكمالا لمتطلبات درجة الماجستير
في (القانون الخاص) في جامعة العلوم الاسلامية

تاريخ المناقشة: عمان: 2017/8/3م

التنظيم القانوني للطائرة وفقاً للقانون الليبي والاتفاقيات الدولية

Legal regulation of the aircraft in accordance with Libyan law and international conventions

إعداد

أسامه موسى محمد أبوعوينه

إشراف

الدكتور إبراهيم صالح الصرايرة

نوقشت هذه الرسالة وأجيزت بتاريخ 2017/8/3

أعضاء لجنة المناقشة:

الأعضاء	اسم الجامعة	التوقيع
1. الدكتور إبراهيم صالح الصرايرة	جامعة العلوم الإسلامية	
2. الأستاذ الدكتور أنيس منصور المنصور	جامعة العلوم الاسلامية	
3. الأستاذ الدكتور جعفر محمود المغربي	جامعة مؤته	



The world islamis science & education university (wise)

Faculty of graduate studies

Dept of compartive law.

Legal regulation of the aircraft in accordance with Libyan law and international conventions

By

Osama Musa Mohmmed Abu awina

Superviser

Dr. Ibraheim Salah AL-Sarairah

"A Dissertation Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for the Degree of Master of Philosophy in principles Law At the World Islamic Science and Education University"

The World Islamic Science and Education University

Amman: 3/ 8 /2017

التفويض

أنا **أسامه موسى محمد أبوعوينه** أفوض جامعة العلوم الإسلامية بتزويد نسخ من رسالتي للمكتبات أو المؤسسات أو الهيئات أو الأشخاص عند طلبها حسب التعليمات النافدة بالجامعة.

التوقيع:

التاريخ:

الإهداء

إلى والديّ حباً واعتزازاً ...

الشكر والتقدير

الشكر والحمد لله عز وجل الذي وفقني لإتمام هذا العمل...

أتوجه بالشكر والعرفان إلى الدكتور إبراهيم صالح الصرايرة على قبوله الإشراف على هذا العمل، و الذي كان لنصائحه و توجهاته و سعة صدره الأثر الكبير في إتمامه ..

الشكر الجزيل لأعضاء لجنة المناقشة لتفضلهم بقبول مناقشة هذه الدراسة.

الشكر والتقدير إلى كل من مد لي يد العون و المساعدة في إنجاز هذا العمل....

الباحث

قائمة المحتويات

الملخص

التنظيم القانوني للطائرة وفقا للقانون الليبي والاتفاقيات الدولية

إعداد

أسامه موسى محمد أبوعوينه

إشراف

الدكتور إبراهيم صالح الصرايرة

تاريخ المناقشة: عمان: 2017/8/3م

تناولت هذه الدراسة التنظيم القانوني للطائرة وفقا لأحكام القانون الليبي والاتفاقيات الدولية حيث أولى المشرع الليبي اهتماما واسعا في تحديد مفهوم الطائرة وتحديد تصنيفاتها، وأخضعها لنظام تسجيل مشدد تكتسب من خلاله الجنسية الليبية، واشترط المشرع على الطائرة التي تعمل في إقليمه أن تكون صالحة للملاحة الجوية، وأن تحمل علامات جنسيتها وحروف تسجيلها بشكل واضح ، وأن تتواجد على متنها مجموعة من الوثائق أهمها شهادة التسجيل التي تعد المثبت لجنسيتها.

كما خلصت هذه الدراسة أيضا إلى إن المشرع الليبي قد أحظى الطائرة بمعاملة خاصة حيث اشترط في سند نقل ملكيتها الرسمية، ولا يكون له أي أثر تجاه الغير إلا بعد قيده في السجل الخاص بالطائرات، كما تدون بهذا السجل بيانات الرهن والحجز على الطائرة، وبهذا يكون المشرع قد خص الطائرة بأحكام تقربها من أحكام العقار وتبعدها عن أحكام المنقول.

إن المشرع الليبي سكت عن تنظيم الرهن، مما جعل الباحث يلجأ إلى قواعد الرهن الواردة في القانون المدني والبحث عن مدى ملاءمة تطبيقها على الطائرة، فاستلزم الأمر إخضاع الطائرة إلى الرهن الرسمي الذي لا يقتضي نقل حيازة الطائرة المرهونة إلى يد الدائن المرتهن، إلا إن هذا الإخضاع سيترتب عنه بقاء أحكام الرهن على العقار رهنا رسميا مرجعاً كل ما دعت الحاجة إلى ذلك.

المشرع أجاز الحجز على الطائرة وبيعها جبريا إلا أنه أحال تنظيم أحكام ذلك إلى القواعد العامة في قانون المرافعات الليبي دون أن يراعى في ذلك أهمية الطائرة ودورها في الاستغلال الجوي باعتبارها مرفقا حيوي مهم.

مما تقدم يوصي الباحث المشرع الليبي بسرعة معالجة القصور الموجود في قانون الطيران المدني الليبي وتنظيم الطائرة تنظيماً خاصاً يغطي فيه كافة الجوانب القانونية للطائرة، مستعينا بأحكام الاتفاقيات الدولية والقوانين العربية المقارنة التي أحظت الطائرة بتنظيم خاص .

Abstract

Legal regulation of aircraft accordance with Libyan law and international conventions

By

Osama Musa Abu awina

Supervisor

Dr. Ibrahim Saleh Al-Saraireh

Amman: 3/ 8 /2017

This study is about legal regulation of aircraft accordance with Libyan law and international conventions , where the Libyan project gave great importance in determining the concept of the plane and determining its classification, and subjected it to a strict registration system in which Libyan nationality is acquired , and the project stipulated that the aircraft which are operating in its territory to be valid for air navigation, to carry the signs of nationality and letters of registration clearly and to be on board a collection of documents, the most important certificate of registration, which is the installer of nationality.

The study also concluded that the Libyan legislator had obtained special treatment for the plane, which it required the transfer of its official property , and had no effect on others except after being registered in the register of aircraft , this record also records the mortgage and booking data on the aircraft ,Thus, the legislator has allocated the aircraft provisions that bring it closer to the provisions of the real estate and away from the provisions of movable.

The Libyan legislator has been silent about the regulation of the mortgage , which it makes the researcher resorts to the regulation of the mortgage which are contained in the Civil law and the searching for the appropriate application on the plane, It was necessary to subjugate the plane to the official pledge ,which it does not require the transfer of possession of the encumbered aircraft to the pledging creditor, However, this subjugation entails the continuation of the mortgage provisions on the property, subject to a formal reference as necessary.

The legislator authorized the booking on the aircraft and sold algebraically , however, he referred the provisions of this to the general rules in the Libyan Code of Procedure Without taking into account the importance of the aircraft and its role in air exploitation as an important vital facility.

The researcher recommends that the Libyan legislator quickly address the deficiencies , Which is contained in the Libyan Civil Aviation Law and the organization of the aircraft is a special organization covering all legal aspects of the aircraft, Using the provisions of the international conventions and the comparative Arab laws that have been observed by the aircraft in a special organization.

مقدمة الدراسة.

للطيران أهمية كبيرة لما يقدمه للبشرية من خدمات ساهمت في اختصار المسافات وربط الأفراد والجماعات، وتعتبر الطائرة الوسيلة الرئيسة للنقل الجوي باعتبارها تطوي بقاع المعمورة وتجتاز البحار والمحيطات، والتي لا يتحقق النقل الجوي بدونها، والطائرة محوراً مهماً من محاور القانون الجوي تخضع إلى تنظيمه بهدف تأمين سلامتها وضبط نظامها.

تظهر الطائرة بوصفين رئيسين لهما صداهما من الوجهة القانونية فهي تظهر من جانب وصفها مالاً من الأموال، كما تظهر من جانب آخر بوصفها أداء الملاحة الجوية، وهناك أحكام خاصة بالطائرة بوصفها مالا من الأموال تتمثل أساساً في أحكام متعلقة بالأشخاص، ومتعلقة بجنسية الطائرة وتسجيلها وبالأعمال القانونية الواردة عليها، أما بوصفها أداء للملاحة الجوية فهناك أحكام خاصة بصلاحية الطائرة للملاحة الجوية وأحكام متعلقة بالأشخاص الذين يديرون الطائرة أثناء الرحلة الجوية[1]، ولا تقتصر أهمية الطيران على استعمال الطائرة في نقل الركاب فحسب، بل إلى الشحن الجوي حيث للطائرة دوراً هاماً في نقل البضائع بسرعة فائقة، ومند أن أصبحت صناعة النقل الجوي في تطور، أصبح استخدام الطائرة له أهميته التي لا يستهان بها.

لذلك استشعرت الدول بحاجتها إلى قواعد قانونية تنظم وسيلة النقل الجوي، واتجهت فعلاً إلى تنظيم حركة الطائرة واستعمالها وما ينجم عنها من تصرفات ووقائع قانونية[2]، فظهرت العديد من الاتفاقيات التي تعالج العديد من الموضوعات المختلفة المتعلقة بالنقل الجوي من جهة والمتعلقة بتنظيم الطائرة من جهة أخرى، وأهم هذه الاتفاقيات المتعلقة بالطائرة هي اتفاقية شيكاغو لسنة (1944) بشأن الطيران المدني الدولي، واتفاقية جنيف (1948) بشأن الاعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات، واتفاقية روما لسنة (1933) بشأن توحيد بعض قواعد الحجز التحفظي على الطائرات، وأهتمت كل دولة بتنسيق قواعد قانونها الداخلي على ضوء المبادئ والأحكام الواردة بهذه الاتفاقيات الدولية أو بتبني أحكامها.

---

[1] العريني، محمد فريد، و دويدار، هاني محمد،(1995) قانون الطيران التجاري، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت، لبنان، ص13.

[2] حمد الله، حمد الله محمد (2016) القانون الجوي، الطبعة الأولى، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، السعودية، ص9. كذلك زاهر، فاروق أحمد (1985) تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، ص5. راجع خالد، عدلي أمير (1997) عقد النقل الجوي، منشاة المعارف الاسكندرية، مصر،ص1.

أهمية الدراسة.

رغم اعتبار الطائرة بأنها الأداة الرئيسية للنقل الجوي، إلا أنها في حاجة لبيان ودراسة تنظيمها القانوني، فجاءت أهمية هذه الدراسة لتسليط الضوء على تنظيم الطائرة قانونياً حسب القانون الليبي والاتفاقيات الدولية ولبيان وتحديد المفاهيم القانونية المتعلقة بالطائرة واستعمالها باعتبارها اداءة الملاحة الجوية من جهة، وبوصفها مالاً منقولاً تصلح أن تكون محلاً للحقوق العينية والتصرفات القانونية من جهة أخرى.

أهداف الدراسة.

تهدف هذه الدراسة إلى استنباط أوجه القصور في تنظيم القانون الليبي للطائرة وتحديد الإشكاليات القانونية التي تعيق تنظيم الطائرة، وذلك ببيان مفهوم الطائرة، وطبيعتها القانونية، وإجراءات تسجيلها، وآلية اكتسابها الجنسية، والأجهزة والسجلات والمستندات التي يجب تواجدها على متنها، وما يرد على الطائرة من الحقوق العينية كما تهدف هذه الدراسة لاستكمال متطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص.

إشكالية الدراسة.

الطائرة تصلح أن تكون محلاً للتصرفات القانونية، وتصلح بأن ترد عليها الحقوق العينية شأنها في ذلك شأن باقي المنقولات، فالطائرة ذات أهمية أقتصادية كبيرة، تعتبر منقول من نوع خاص تخضع لقواعد تبعدها عن القواعد العامة التي تخضع لها أغلب المنقولات، فالطائرة تخضع إلى نظام تسجيل وإشهار التصرفات والحقوق التي ترد عليها، وهذا يطرح العديد من التساؤلات أهمها كيف نظم القانون الليبي والاتفاقيات الدولية الطائرة ؟ ولكي يجيب الباحث عن هذا التساؤل يحتاج إلى البحث والدراسة ومن ثم الإجابة عن التساؤلات الفرعية التالية :

1- كيف عرّف المشرع الليبي والاتفاقيات الدولية الطائرة؟ وهل تسري أحكام قانون الطيران المدني على كل الطائرات؟
2- هل أخضع المشرع الليبي الطائرة إلى نظام خاص يخرجها عن أحكام القواعد العامة التي تخضع لها أغلب المنقولات ؟ أم أنه يخضعها للقواعد العامة في المنقولات؟
3- كيف نظم المشرع الليبي والاتفاقيات الدولية أحكام الامتياز التي ترد على الطائرة ؟

4- الطائرة مال منقول تخضع لأحكام رهن المنقول وإذا طبقنا القواعد العامة المتعلقة برهن المنقول على الطائرة، فإن أحكام الرهن الحيازي هي التي تسري على رهن الطائرة، ويقتضي ذلك أن تنتقل الطائرة المرهونة إلى حيازة الدائن المرتهن، وهذا سيترتب عنه عجز المدين عن الوفاء بدينه وتخليص الطائرة من الرهن، فكيف يمكن أن نتصور ذلك والطائرة هي أداته للاستغلال في حوزة دائنة، فهل نظم المشرع الليبي رهن الطائرة بتنظيم خاص؟ أم أنه أكتفى بالسكوت عن ذلك؟ وهل يجوز رهن الطائرة رهنا رسميا بحيث لا تنتقل حيازة الطائرة إلى الدائن المرتهن ؟ وهل تصلح أن تكون الطائرة محلا للرهن الرسمي خاصة وأن هذا الرهن لا يرد إلا على عقار؟ وهل يمكن أن تكون الأحكام العامة في رهن العقار رهنا رسمياً مرجعاً يطبق على رهن الطائرة كل ما دعت الحاجة إلى ذلك؟

5- تصلح الطائرة أن تكون محلاً لإيقاع الحجز عليها، سواء كان الحجز تحفظياً أم تنفيذياً، أم بيعها بيعاً جبرياً، ولكن هل نظم المشرع الليبي أحكاماً خاصة بالحجز على الطائرة باعتبارها وسيلة نقل دولية هامة؟ أم اكتفى بسريان القواعد العامة في قانون المرافعات على حجز الطائرة وبيعها الجبريً؟ وما مدى ملائمة تلك القواعد العامة على حجز الطائرة ؟

منهجية الدراسة.

اتبع الباحث في هذه الدراسة المنهج المقارن والتحليلي بمقارنة موقف المشرع الليبي في تنظيمه للطائرة وموقف المشرع الدولي في الاتفاقيات الدولية، واللجوء إلى القوانين المقارنة كل ما سكت المشرع الليبي عن تنظيم أي مسألة.

الدراسات السابقة.

1. النظام القانوني للطائرة وفقاً للقانون العُماني وأحكام المعاهدات الدولية (2014) الكيومي، راشد بن محمد، قدمت هذه الأطروحة لاستكمال الحصول على درجة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة عبدالمالك السعدي، المملكة المغربية، تناولت هذه الأطروحة محورين أحدهما متعلق بالإطار المفاهيمي و القانوني للنقل الجوي بسلطنة عُمان ودور الطائرة في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية، ودراسة الحقوق العينية التي ترد على الطائرة بسلطنة عُمان والقانون المقارن إلى جانب مسؤولية الناقل الجوي، وتختلف هذه الأطروحة عن دراستي بأني تطرقت إلى التنظيم القانوني للطائرة وفقاً للقانون الليبي

والاتفاقيات الدولية وستنحصر في تناول مفهوم الطائرة وتسجيلها واكتساب جنسيتها، والحقوق العينية التي ترد عليها.

2. رهن الطائرة في القانون الليبي(2010) الكيلاني، فوزي عبدالسلام، قدمت هذه الدراسة لاستكمال الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص، كلية القانون ترهونة، ليبيا، تناولت هذه الدراسة رهن الطائرة رهناً رسمياً، في ضوء القواعد العامة للرهن الاتفاقي في القانون الليبي وبما يتفق مع التزام ليبيا باتفاقية جنيف لسنة (1948) بشأن الاعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات، وبالرغم من إن هذه الدراسة تشترك مع دراستي في جزئية رئيسية، إلا إنني تناولت التنظيم القانوني للطائرة بشكل موسع بما في ذلك رهن الطائرة، بالإضافة إلى مقارنة أحكام الاتفاقيات الدولية وأحكام القانون الليبي.
3. الحجز التحفظي للطائرة في القانون الليبي، عبوده، الكوني علي، دراسة قانونية قدمت بمؤتمر الطيران المدني في التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية ،المنعقد في 25/23/ابريل/2012 حيث تضمن دراسة الحجز التحفظي للطائرة في القانون الليبي، و بالرغم من أن هذه الدراسة القانونية تشترك في جزئية مهمه من دراستي إلا أن دراستي تشمل التنظيم القانوني للطائرة كدراسة مقارنة بين القانون الليبي والاتفاقيات الدولية.

خطة الدراسة.

لتحقيق الغايات المرجوة من هذه الدراسة يقسم الباحث الخطة على النحو التالي:

الفصل الأول : ماهية الطائرة.

المبحث الأول: التعريف بالطـــــائرة و تصنيفها وخصائصها وطبيعتها القانونية.

المبحث الثاني: تسجيل الطائرة واكتسابها الجنسية.

المبحث الثالث : صلاحية الطائرة وطاقمها الجوي.

الفصل الثاني : الحقوق العينية التي ترد على الطائرة والحجز عليها.

المبحث الأول : ملكية الطائرة وإيجارها

المبحث الثاني : رهن الطائرة والامتيازات الجوية.

المبحث الثالث : الحجز على الطائرة وبيعها الجبري.

الفصل الاول

مـــــاهية الطــــــائرة

لمـا كانـت الطـائرة هـي الأداء الرئيسـة للنقـل الجـوي وللإحاطـة بهـذه الأداء التـي هـي "موضـوع الدراسة" ينبغي التطرق إلى بيان مفهوم الطائرة وتصنيفاتها وخصائصـها وطبيعتهـا القانونيـة وكذلك ينبغـي معرفة النظام المتبع لتسجيل الطائرة واكتسابها الجنسية، ولما كانت الطـائرة لا يسمح بتشغيلها ابتداءً إلا إذا كانت صالحة للملاحة الجوية، فإن الأمر استلزم دراسة صلاحية الطائرة للملاحة الجوية، ووفقا لما تقدم فإن الفصل سيتم تقسيمه إلى المباحث التالية :

المبحث الأول : التعريف بالطائرة وتصنيفها وخصائصها وطبيعتها القانونية.

المبحث الثاني : تسجيل الطائرة واكتسابها الجنسية.

المبحث الثالث : صلاحية الطائرة وطاقمها الجوي.

المبحث الأول

التعريف بالطائرة وتصنيفها خصائصها وطبيعتها القانونية

تتشابه أغلب القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية في تحديد تعريف الطائرة وتصنيفها، كما ان للفقه في كثير من الأحيان موقفا مغايراً حول تلك التعريفات وتحديد خصائص الطائرة وطبيعتها القانونية للطائرة، ولإيضاح ذلك أكثر يقسم الباحث هذا المبحث إلى ثلاث مطالب يتعرض فيها للآتي:

المطلب الأول : تعريف الطائرة.

المطلب الثاني : تصنيف الطائرات.

المطلب الثالث : خصائص الطائرة.

المطلب الرابع : الطبيعة القانونية للطائرة.

المطلب الأول

تــعــريف الطــــائرة

للطائرة معني في اللغة، وفي القانون تشابه تعريف الطائرة في قانون الطيران المدني الليبي[1]، مع التعريفات الواردة في الاتفاقيات الدولية، كما أن للفقه موقفا من تلك التعريفات، ولإيضاح ذلك أكثر نقسم هذا المطلب إلى الفروع التالية :

الفرع الأول : تعريف الطائرة في اللغة.

(طير) الطاء والياء والراء أصل واحد، يدل على خفة الشيء في الهواء، ويقال : طار يطير طيراناً لكل من خف، طار طيرناً إذا تحرك وارتفع في الهواء بجناحه، والطيران : حركة ذي الجناح في الهواء بجناحيه، ويدخل فيه الطائرة المعهودة، والطائرة : مركب آلي على هيئة طائر يسبح في الجو ويستعمل في النقل والحرب[2].

الفرع الثاني : تعريف الطائرة في القانون الليبي.

تناول المشرع الليبي تعريف الطائرة في مرحلتين، مرحلة القانون القديم الذي أوقف العمل به، فنص في المادة رقم (4) من القانون رقم (2) لسنة (1965) بشأن الطيران المدني[3]، على أنه : (تسمى طائرة كل جهاز يمكنه الارتفاع والتجول في الفضاء و يشمل هذا التعريف الصواريخ والمناطيد والبالونات على اختلاف أنواعها)، ويتضح من هذا التعريف بأن المشرع لم يشترط لبقاء الطائرة في الجو رد فعل الهواء غير رد فعل الهواء المنعكس عن سطح الأرض، بل اعتبارها أي جهاز بإمكانه الارتفاع والتجول في الفضاء، وقد توسع ليشمل بصريح العبارة الصواريخ والمناطيد والبالونات، إلا إنه تجاهل الاستخدام الأساسي لهذا الجهاز وهو نقل الأشخاص والأشياء عبر الجو.

أما في القانون رقم (6) لسنة 2005بشأن الطيران المدني فقد عرف المشرع في نص المادة (1) من هذا القانون الطائرة بأنها : (آلة في استطاعتها أن تستمد بقائها في الجو من ردود فعل الهواء غير ردود

---

[1] القانون رقم (6) لسنة (2005) بشأن الطيران المدني، الصادر بتاريخ 2005/1/12، المنشور بمدونة التشريعات العدد 6، سنة(2005).

[2] أبو الحسين، أحمد بن فارس بن زكريا (1399،1979) : معجم مقاييس اللغة، دار الفكر العربي (342/3).

[3] القانون رقم(2) لسنة (1965) بشأن الطيران المدني الصادر بتاريخ 1965/3/1، المنشور بالجريدة الرسمية عدد5 بتاريخ 1965/4/8، أوقف العمل به بعد صدور القانون رقم (6) لسنة 2005.

فعل الهواء المنعكس من سطح الأرض) جاء هذا التعريف أضيق نطاقا من التعريف القديم، حيث استبعد المشرع من هذا التعريف المناطيد و البالونات والصواريخ وبالتالي فهو يستبعد ما قد يتشبه بالطائرات وقد تجاهل هذا التعريف أيضا الهدف من استخدام هذه الآلة وهو نقل الأشخاص والأشياء عبر الجو.

الفرع الثالث : تعريف الطائرة في الاتفاقيات الدولية.

تشابهة الاتفاقيات الدولية وقانون الطيران المدني الليبي في تعريفها للطائرة، ولعل اتفاقية باريس لسنة (1919) المتعلقة بتنظيم الملاحة الجوية أول من حاولت أن تضع تعريفاً للطائرة فجاء في نصوصها بأن الطائرة عبارة عن : (آلة تستطيع أن تبقى في الفضاء بفعل ردود فعل الهواء)، ثم جاءت اتفاقية شيكاغو المتعلقة بالطيران المدني الدولي لسنة (1944)[1]، لتتبنى تعريفاً مقارباً لتعريف اتفاقية باريس، فعرفت الطائرة بأنها : (آلة باستطاعتها أن تستمد بقائها في الجو من ردود فعل الهواء غير ردود فعل الهواء المنعكس من سطح الأرض)[2]، وهناك شرطان ينبغي توفرهما لاعتبار هذه الآلة طائرة : **الأول** أن يكون رد فعل الهواء هو العامل الرئيسي لبقاء الآلة في الجو، فينتفي عن الآلة وصف الطائرة إذا كان رد فعل الهواء عاملاً ثانوياً لبقائها في الجو كما هو الشأن بالنسبة للصواريخ ومركبات الفضاء. **الثاني** ألاّ يكون رد فعل الهواء منعكسا من سطح الأرض بمعناه الواسع الذي يشمل اليابسة والماء ومن ثم تخرج " المركبة الزاحفة أو ذات الوسادة الهوائية " من إعداد الطائرات لأن ارتفاعها أثناء سيرها بسبب رد فعل الهواء الذي تدفعه من محركاتها رأسياً على سطح الأرض[3].

أما اتفاقية جنيف بشأن الأعتراف الدولي بالحقوق التي ترد على الطائرة لسنة(1948)[4]، فقد كان لها تعريفاً مغايراً للطائرة، فنصت المادة (16) بأن اصطلاح الطائرة : (يشمل هيكل الطائرة والمحركات والمرواح وأجهزة اللاسلكي وجميع العناصر المعدة للاستعمال في الطائرة سواء المركبة عليها أو المفصولة عنها مؤقتا).

---

[1] تم التوقيع على اتفاقية شيكاغو المتعلقة بالطيران المدني الدولي بتاريخ 1944/12/7، وصدقت عليها ليبيا بتاريخ 1953/2/23.

[2] المادة(27) الملحق السابع (الطبعة السادسة 2010) اتفاقية شيكاغو بشأن الطيران المدني الدولي لسنة (1944).

[3] العريني، محمد فريد(2003) القانون الجوي، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية ، مصر، ص 75.

[4] انضمت ليبيا إلى اتفاقية جنيف بشأن الأعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات لسنة (1948) بموجب القرار الصادر في 1972/10/18 المنشور بالجريدة الرسمية الليبية عدد9، السنة 14.

الفرع الرابع : موقف الفقه من تعريفات الطائرة.

انقسم الفقه حول التعريفات الواردة على الطائرة، ويتناول الباحث بعض هذه الآراء الفقهية حول تلك التعريفات الواردة في الاتفاقيات الدولية، والقوانين الوطنية على النحو التالي :

الرأي الأول : يرى أصحاب هذا الرأي بقصور هذه التعريفات الخاصة بالطائرة نظرا لعدم تضمينها ما يشير إلى الوظيفة الأساسية التي تقوم بها الطائرة، إلا وهي نقل الأشخاص والأشياء عن طريق الجو، وبالتالي اقترح أصحاب هذا الرأي تعريف الطائرة بأنها جهاز يمكنه نقل الأشياء والأشخاص عن طريق الجو، وفي هذا الإطار اتجهت فعلاً بعض القوانين لتعريف الطائرة بأنها الآلة المخصصة لنقل الأشخاص والأشياء[1]، وهناك جانب من أصحاب هذا الرأي يرى بأن الطائرة جهاز يرتفع ويسير في الهواء بقوة آلية محركة اعتماداً على رد فعل الهواء والتي تستخدم في نقل الأشخاص والأموال عبر الجو[2]، وفي منظور أصحاب هذا الرأي، أن أي تعريف يتجاهل الاستخدام الأساسي لهذا الجهاز وهو نقل الأشخاص والأموال، فأنه سيكون بالضرورة تعريفاً متخلفاً عن مواكبة التطور في مجال الطيران[3].

الرأي الثاني: يرى أصحاب هذا الرأي والذي يميل إليه الباحث أيضاً، بأنه وجوب اتسام العموم والاتساع عند التعريف بالطائرة، فلا يصح تقيده من الناحية الفنية، لأن تعريف الطائرة باشتراط اعتمادها على رد فعل الهواء أصبح تعريفا قاصراً، مع ما انتهى إليه التطور الصناعي في مجال الفضاء، ولا تضفي على التعريف ما يجب أن يتسم من شمول ودقة وتحديد[4]، يرى هؤلاء بأن الطائرة يمكن تعريفها بأنها : (كل اختراع موجود أو يمكن أن يتم الكشف عنه ويكون مُهَيَّأً للارتفاع و التحليق في الفضاء) وبهذا يتسع التعريف ليشمل ما انعقد الاجماع على اعتباره طائرة كما يشمل ما قد يكشف عنه في المستقبل[5].

بالرغم من أن المشرع الليبي قد حسم النقاش حول مفهوم الطائرة بتعريفه لها الذي أورده في المادة (1) من قانون الطيران المدني ونص على أنها : (آلة في استطاعتها أن تستمد بقاءها في الجو من ردود

---

[1] القانون الياباني لسنة(1921) اشار إليه موسى، حسن طالب (2013) القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ص29.

[2] دويدار، هاني محمد (1994) قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، القاهرة، مصر، ص55.

[3] رضوان، ابوزيد (1995) القانون الجوي قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، ص39.

[4] رضوان، فايز نعيم (1985) محاضرات في قانون الطيران التجاري، بدون دار نشر، ص 35.

[5] بريري، محمود مختار، قانون الطيران في وقت السلم، مرجع سابق، ص59.

فعل الهواء غير ردود فعل الهواء المنعكس من سطح الأرض)، ولما كان هذا الحسم، لم يترك فيه مجالاً للاجتهاد، فإن الباحث يتمنى على المشرع أن يكون دائماً مواكباً للتطور التقني والفني والصناعي في مجال الطيران والطائرات، وأن يطور أحكامه القانونية كل ما لزم الأمر لمواجهة تلك التطورات والمتغيرات التي قد تطرأ على الطائرة.

المطلب الثاني

تـــصنيف الطـــائرات

تصنف الطائرات وفقا للأساس الذي يتخذ معياراً لكل تصنيف، فمن الناحية الفنية تصنف الطائرة طبقا لتصميمها، ومن الناحية القانونية تصنف الطائرات حسب مركزها القانوني.

الفرع الأول : تصنيف الطائرات من الناحية الفنية.

تصنف الطائرات من حيث الناحية الفنية إلى صنفين من الناحية الفزيائية وتنقسم إلى الطائرات الأخف من الهواء(الأيروسنات) وتعتمد في طيرانها على خفتها من الهواء ومن أنواعها البالون وهو عبارة عن غلاف قوي كبير الحجم مانع من لتسرب الغازات، مملوء بغاز كثافته أقل من الهواء، وضغطه يزيد بقليل من الضغط الجوي العادي، وشكله الخارجي أما كروي أو مكثري أو بيضاوي يتصل بأسفله بواسطة أسلاك، أو حبال طويلة متينة، وسلة كبيرة يجلس بها الركاب و توضع بداخلها الأثقال، ومن أنواعها أيضا المنطاد ويتكون من غلاف مقطعه انسيابي وتركيبه قوي وسطحه الخارجي أملس قليل المقاومة مملوء بغاز منخفض الكثافة، ويثبت في أسفله محرك أو أكثر يمكن لفائدة السيطرة عليه وتوجيهه، كما يثبت في بطنه حجرة كبيرة لنقل الركاب والبضائع[1].

وهناك طائرات أثقل من الهواء (الأيرودين) وهي التي تعتمد في طيرانها على قوة رد الفعل الناتجة عن حركة سطح الطائرة بالنسبة للهواء[2]، ومن أنواعها طائرات تسير بقوة آلية محركة، كالطائرات المروحية والعمودية و ذلك بصعودها وهبوطها في اتجاه عمودي على سطح الارض، وهي غير مزودة بأجنحة ثابتة، ومنها أيضا طائرات تحلق بدون قوة آلية، وهي الطائرات الشراعية وتعتمد في طيرانها على قوة رد فعل الهواء على أسطح ثابتة [3]، ولا يوجد أي أثر قانوني لتصنيف الطائرات من الناحية الفنية، إلا فيما يتعلق بشروط صلاحيتها للملاحة الجوية، أو مواصفات بنائها و تجهيزها[4].

---

[1] الكيومي، راشد بن محمد (2014) النظام القانوني للطائرة وفقا للقانون العماني و أحكام الاتفاقيات الدولية ، أطروحة قدمت للحصول على درجة الدكتوراه، القانون الخاص، جامعة عبد المالك السعدي، المملكة المغربية،،ص124.

[2] عباس، محمد حسني (بدون سنة نشر) محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة ، مصر، ص45.

[3] محيو، حسن (1983) محاضرات قانون الطيران، الطبعة الأولى، دار المستشار للطباعة والنشر و التوزيع، القاهرة، مصر ،ص43.

([4]) فخري، رفعت(1996) الوجيز في القانون الجوي (بدون دار نشر) القاهرة، مصر، ص65.

الفرع الثاني : تصنيف الطائرات من الناحية القانونية.

تصنف الطائرات من الناحية القانونية إلى نوعين **الأول** : من ناحية جنسية الطائرة ، فهناك طائرات وطنية و طائرات أجنبية، وتكمن أهمية هذا التقسيم من حيث تحديد القانون الواجب التطبيق على أغلب الأفعال والجرائم التي تحدث على متن الطائرة، وسريان المعاهدات الدولية عليها، ومن حيث المزايا التي تمنح للطائرات الوطنية سواء بالنسبة للإعانات أو احتكارها للنقل الجوي الداخلي[1].

الثاني : من ناحية المهام التي تتولها الطائرة، ومن هذه الناحية نجد بأن الطائرة قد تكون طائرة دولة، وقد تكون طائرة مدنية، وقد جاءت المادة (3) من اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي لسنة (1944) تحت عنوان الطائرات المدنية وطائرات الدولة، وقد اخضعت لأحكامها الطائرات المدنية فقط ، واستبعدت من نطاقها طائرات الدولة[2]، ولما كان لهذا التقسيم أهمية قانونية، فإن الباحث يتعرض له على النحو التالي:

أولاً : طائرات الدولة : نصت المادة(3/ ب) اتفاقية شيكاغو على أن : (طائرات الدولة هي الطائرات المستخدمة في الخدمات العسكرية أو الجمركية أو في خدمات الشرطة)، أما المشرع الليبي فقد عرفها في نص المادة (1) قانون الطيران المدني بأنها : (الطائرات العسكرية والطائرات المستعملة لخدمة الدولة فقط "كطائرات الشرطة والجمارك")، ولم يشترط المشرع لاعتبار الطائرة من طائرات الدولة بأن تكون مخصصه بشكل دائم لخدمة مرفق عام، بل يكفي أن تكون مخصصه لذلك بشكل مؤقت حتى تعد من طائرات الدولة طوال فترة التخصيص، وفور الانتهاء من استخدامها تزول عنها صفة طائرات الدولة، وعادت إلى صفة الطائرات المدنية.

ثانيا : الطائرات المدنية : هي الطائرات التي تخصص للأغراض المدنية والاستغلال في الملاحة الجوية لنقل الركاب والبضائع[3]، وهذه الطائرات تخضع لأحكام قانون الطيران المدني الليبي، وقد نصت عليها أيضا اتفاقية شيكاغو في المادة (3/ أ) بأن أحكامها: (تطبق على الطائرات المدنية فقط ، ولا تطبق على طائرات الدولة).

---

[1]رضوان ، ابوزيد ، القانون الجوي قانون الطيران التجاري، مرجع سابق، ص 42، كذلك راجع سليمان، فرج سيد، (بدون سنة نشر) قانون الطيران المدني(بدون دار نشر)ص28.
[2] المادة (3/أ) اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي لسنة (1944) تنص على الآتي (تطبق هذه الاتفاقية على الطائرات المدنية فقط ولا تطبق على طائرات الدولة)
[3]رضوان، ابوزيد ،القانون الجوي قانون الطيران التجاري، مرجع سابق، ص42.

في هذا السياق يرى الباحث بأن المشرع الليبي عمل على تحديد طائرات الدولة بأنها الطائرات العسكرية والطائرات المستعملة في خدمة الدولة فقط (كطائرات الشرطة والجمارك)، وبهذا يكون قد اعتمد معيار الخدمة التي تقدمها الطائرة كأساس لتصنيف الطائرات من الناحية القانونية، وقد استبعد معيار ملكية الطائرة فقد تكون الطائرة مملوكة للدولة ولكنها تمارس نشاط نقل الركاب والبضائع، ففي هذه الحالة تأخذ حكم الطائرات المدنية، ولا يؤثر إذا كانت مملوكة للدولة أم غير ذلك، ولكن السؤال الذي يتبادر طرحه هو هل طائرات الدولة تسري عليها أحكام قانون الطيران المدني الليبي ؟ أم أنها تخضع لأحكام خاصة ؟

المشرع الليبي في قانون الطيران المدني نص بشكل صريح في المادة (1/3) من قانون الطيران المدني على إخضاع الطائرات المدنية لأحكامه أينما وجدت فجاء بالنص : (تسري أحكام هذا القانون على الطائرات المدنية الليبية خارج إقليم ليبيا أينما تكون الطائرات وذلك بالقدر الذي لا يتعارض مع أحكام قوانين الدول الأخرى التي تمارس فيها نشاطها)، ونص المشرع في المادة (2/3) بصريح العبارة : (لا تسري أحكامه على الطائرات والمطارات العسكرية إلا بنص خاص)، ومما تقدم يرى الباحث بأن سريان أحكام قانون الطيران المدني على الطائرات المدنية، وعدم سريانها على الطائرات العسكرية جاء واضحاً وصريحاً، وأما عن سريان أحكامه على طائرات الدولة فالمشرع لم يأخذ بذات الوضوح والصراحة، و أنما نص في المادة (3/3) على تخويل الوزير المختص بصلاحية إعفاء بعض طائرات الدولة عند الضرورة من أحكام هذا القانون.

يرى الباحث لو أخذنا بمفهوم المخالفة، فأنه يفهم من هذا الاستثناء الممنوح للوزير بأن طائرات الدولة تخضع في الأصل لأحكام قانون الطيران المدني الليبي إسوةً بالطائرات المدنية، وللوزير أن يستثني من ذلك الطائرات التي لا يجب أن تخضع لهذا القانون، وفي هذه الحالة فإن أحكام قانون الطيران المدني قد تباينت مع ما اعتمدته اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي، من حيث سريان أحكامها على الطائرات المدنية فقط ، واستبعدت من نطاقها طائرات الدولة بينما قانون الطيران المدني الليبي أحكامه تسري على الطائرات المدنية وطائرات الدولة، عدا الطائرات العسكرية أو الطائرات التي يستثنيها الوزير المختص عند الضرورة، وفي هذا السياق يتمنى الباحث على المشرع الليبي أن ينص صراحة على إخضاع طائرات الدولة لأحكام قانون الطيران المدني، خاصة أن هذه الطائرات تخضع من حيث الإشراف والمتابعة إلى سلطة الطيران المدني، وكذلك من حيث التسجيل ومراقبة صلاحية الملاحة الجوية ومنح إجازات الأطقم.

المطلب الثالث

خصائص الطائرة

تتميز الطائرة بمجوعةٍ من الخصائص باعتبارها الوسيلة الرئيسية للنقل الجوي، وتتعلق أيضاً هذه الخصائص بنظامها القانوني، نتعرض لأهم هذه الخصائص على النحو التالي:

أولاً : الطائرة أداة النقل والملاحة الجوية.

يعد النقل الجوي أحد الدعائم الأساسية التي يرتكز عليها الاقتصاد في العصر الحديث، وأحد المعايير التي على ضوئها يقاس مدى تقدم الدول ونهوضها، وتعتبر الطائرة هي الوسيلة الرئيسية للنقل الجوي باعتبارها تطوي بقاع المعمورة وتجتاز البحار والمحيطات، والتي لا يتحقق النقل الجوي بدونها، وأهم ما تمتاز به الطائرة السرعة والانتقال من مكان لآخر، وفي مدة زمنية قصيرة تعجز عن تحقيقها غيرها من وسائل النقل الأخرى[1].

ثانياً : ذاتية القانون الجوي.

يرى جانب من الفقه إلى ضرورة تمتع القانون الجوي بذاتية وكيان مستقل عن غيره، وذلك لأنه يتعلق بالمجال الجوي وهو بيئة غريبة عن البيئتين البرية والبحرية اللتين ظل النشاط البشري محصور فيهما، فينبغي أن يتحرر القانون الجوي من سيطرة القواعد العامة في التشريع، فيكون له استقلال يتيح له خلق مبادئ عامةً جديدة نابعةً من بيئته ومستجيبةً لحاجاته، فضلاً على أن قواعد القانون الجوي في تطور مستمر بنظر لعلاقته الوثيقة بالتقنية في مجال الطيران، وما ينتج عنه من استحداث مشاكل جديدة تحتاج إلى حلول قانونية لمواجهتها، ويلاحظ هؤلاء أن هذا الاستغلال قد تحقق إلى مدى بعيد، لأن الغالبية العظمى من أحكام القانون الجوي مستمدة من اتفاقيات دولية، الأمر الذي جعل للقانون الجوي وضعاً خاصاً وحقق له استقلالاً لا يتمتع به أي فرع آخر من فروع القانون[2].

لا يمكن تعريف الطائرة بأنها سفينة، مخاطر الجو غير مخاطر البحر والسرعة المتوخاة من الطائرة تختلف عن سرعة السفينة، إن الذي يثير الشك في الوقت الحاضر هو ليس اقتباس بعض الأحكام القانونية البحرية لتطبيقها على الطائرة، ولكن مدى امكان تطبيق القواعد القانونية التي وضعت اساساً

---

[1] ربضي، عيسى غسان (2011) مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ص21.

[2] العريني، محمد فريد، القانون الجوي، مرجع سابق، ص20،21.

لتطبيقها على الطائرات الجديدة المستحدثة، وهذا يعني إن القانون الجوي بلغ مرحلة من النضوج لا يجوز فيها القياس مع الفروع الأخرى للقانون ولا تنفع الاستعارة منها[1].

ثالثاً : الطابع الدولي للنظام القانوني للطائرة.

إن المجال الجوي الدولي للطائرة هو البيئة الطبيعية لنمو نشاطها، فالطائرة تستأثر بسرعة تمكنها من عبور الحدود بين الدول في زمن قصير تعجز عن تحقيقه غيرها من وسائل النقل، لذلك أصبحت هناك الحاجة لحلول قانونية دولية موحدة لحكم المسائل الجوية، فأصبح لابد أن يتقرر لها قواعد تحكمها وتضبط أمورها وهذا ما حدث لظاهرة الطيران، حيث هبت الدول بسرعة لتنظيم أمور الطيران دولياً[2]، لهذا ظهرت العديد من الاتفاقيات الدولية المتعلقة بتنظيم الطيران الجوي و أداة الملاحة الجوية، نستعرض أهمها وما يتعلق بموضوع هذه الدراسة حسب الآتي :

أ. **اتفاقية باريس (1919) بشأن تنظيم الملاحة الجوية** : تعتبر هذه أول اتفاقية دولية في مجال القانون الجوي ولعبت دوراً فعالاً في وضع أسس للملاحة الجوية فوضعت عدداً من الأحكام الخاصة بالطائرة وأكدت سيادة الدول على فضائها الجوية وحرية المرور الجوي فوق اقاليم الدول أطراف الاتفاقية وأسست لجنة دولية للملاحة الجوية عرفت باسم سنياي (C.I.N.A) ولم يعد لهذه الاتفاقية في وقتنا الحاضر سوى قيمة تاريخية حلت محلها اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي[3].

ب. **اتفاقية شيكاغو (1944) بشأن الطيران المدني الدولي** : قسمت هذه الاتفاقية إلى أربعة أبواب أهمها الباب الأول المتعلق بالملاحة الجوية ونطاق الاتفاقية والطيران فوق اقاليم الدول المتعاقدة وجنسية الطائرة والشروط المتطلبة لذلك، وبابها الثاني فهو خاص بمنظمة الطيران المدني الدولي (I.C.A.O) أما الباب الثالث فهو يتعلق بالمطارات والتسهيلات والباب الرابع يتعلق بالأحكام الختامية، أسست هذه الاتفاقية المنظمة الدولية للطيران المدني الدولي وتقوم بإعداد الأبحاث العلمية بالإضافة إلى التحكيم والتحضير لاتفاقيات المتعلقة بشؤون الطيران الدولي و النقل الجوي، وفيها

[1] موسى، طالب حسن، القانون الجوي الدولي، مرجع سابق، ص11.

[2] العامرية، سعيد محمود (1977) دور منظمة الطيران المدني الدولية في خلق وتطبيق القانون الجوي الدولي، دراسة قانونية قدمت للحصول على متطلبات درجة الدكتوراه جامعة القاهرة، مصر، ص24. كذلك راجع الهاشمي، عيسى السيد أحمد (2009) القانون الدولي للطيران والفضاء، دار النهضة العربية للنشر و التوزيع، ص15.

[3] موسى، طالب حسن، القانون الجوي الدولي، مرجع سابق، ص12.

عدة لجان متفرعة، ولهذه الاتفاقية عدداً من الملاحق تغطي كافة المسائل المتعلقة بالطيران الجوي[1]، وصادقت ليبيا على هذه الاتفاقية بتاريخ 1953/2/23.

ج. **اتفاقية روما (1933) بشأن الحجز التحفظي على الطائرات** :الزمت هذه المعاهدة الدول المنضمة إليها باتخاذ الإجراءات اللازمة لوضع القواعد المقررة بها موضع التنفيذ، وحددت الطائرات التي لا يجوز الحجز عليها، ولم تنضم ليبيا إلى هذه الاتفاقية لهذا التاريخ.

د. **اتفاقية جنيف (1948) بشأن الاعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات** : تتعهد الدول المنضمة لهذه الاتفاقية بأن تعترف بالحقوق التي ترد على الطائرات كحق الملكية وحق الاستعمال و الرهن والاختصاص، وحق حائز الطائرة في تملكها عن طريق الشراء، كما اجازت بيع الطائرة بيعاً اجبارياً، وانضمت ليبيا إلى هذه الاتفاقية بتاريخ : أكتوبر/1972.

---

[1] العريني، محمد فريد، القانون الجوي، مرجع سابق، ص30.

المطلب الرابع
الطبيعة القانونية للطائرة

ثأر جدلاً فقهياً حول تحديد الطبيعة القانونية للطائرة ظهرت خلاله العديد من الآراء نستعرض أهم هذه الآراء (أولاً) ومن ثم نتعرض لموقف القانون الليبي من الوضع القانوني للطائرة (ثانياً) وذلك على النحو التالي :

أولا : موقف الفقه من الطبيعة القانونية للطائرة.

ظهرت عدة آراء فقهية حول تحديد طبيعة الطائرة القانونية، فهناك جانب من الفقه يرى بأن الطائرة وحدة قانونية و اقتصادية، و هناك جانب آخر يرى بأن الطائرة منقول معين ذاتياً، ويستعرض الباحث هذه الآراء على النحو التالي :

الرأي الأول : (الطائرة : وحدة قانونية واقتصادية)

ذهب جانب من الفقه إلى إن الطائرة وحدة قانونية واقتصادية، وعلى ذلك فإن الطائرة آلة تستطيع نقل الأشخاص والبضائع بين الدول عبر الجو، ما يميز هذا التعريف القانوني والفني هو عنصر الميكنة، فالطائرة ليست منقولاً بسيطاً من قطعة واحدة، بل هو مجموعة من العناصر والمكونات التي تحتفظ كل منها بذاتيتها الخاصة، إلا أنها تتحد ميكانيكاً لتكوين الطائرة، فأجزاء الطائرة تكمل بعضها البعض، ولا يتصور وجود الطائرة دون جميع أجزائها[1]، وإن وجود الطائرة لا يزول بمجرد انفصال هذه الأجزاء لغرض الاستبدال أو الإصلاح، فالطائرة لا تزول إلا بهلاكها، فالأجزاء الضرورية للطائرة من هيكلها ومحركاتها ومرواحها التي توضع لغرض خدمة النقل الجوي، تكوَن عنصرً ضرورياً للملاحة الجوية.

رتب أصحاب هذا الاتجاه بأن التصرفات التي ترد على الطائرة من بيع ورهن وغيره تشمل بالضرورة الأجزاء الرئيسية للطائرة، وعلى ذلك فإن انفصال هذه الأجزاء عن الطائرة لأي سبب لا يترتب عليه خضوعها لقواعد القانون الخاص، وعلى الأخص قاعدة الحيازة في المنقول سند الحائز، إذ إن الجزء المنفصل يبقى من مكونات الطائرة[2]، وفي هذا الشأن يرى هذا الجانب بأن تعريف الطائرة الوارد باتفاقية

---

[1] الجنيدي، راتب جبريل (1980) الاتجاهات الحديثة لرهن المنقول في القوانين التجارية، دراسة قانونية قدمت للحصول على درجة الدكتوراه، كلية الحقوق جامعة القاهرة، مصر،ص460.
[2] سليمان، فرج سيد، رهن الطائرة، مرجع سابق، ص132.

جنيف(1948) بشأن الأعتراف الدولي بالحقوق على الطائرة يصب في هذا الأتجاه باعتبار أجزاء الطائرة المنفصلة عنها بشكل مؤقت ضمن توابع الرهن، فجاء التعريف بأن اصطلاح الطائرة : (يشمل هيكل الطائرة والمحركات والمرواح وأجهزة اللاسلكي وجميع العناصر المعدة للاستعمال في الطائرة سواء المركبة عليها أو المفصولة عنها مؤقتا)[1]، ويرى أصحاب هذا الاتجاه بأن أهميته تظهر عند توقيع الحجز أو تقرير الرهن على الطائرة، إذ لا يجوز بيع أو رهن جزء رئيسي في الطائرة، لأن هذا الجزء ليست له قيمة قانونية في ذاتيه، وإنما باعتباره أحد مكونات الطائرة، فالنظام القانوني الذي تخضع له الطائرة يتأكد عن طريق تسجيلها واكتسابها الجنسية[2].

تعرض هذا الاتجاه للنقد: بأن عناصر الطائرة لا تفقد صفتها كمنقول مادي حتى و إن انفصلت هذه الأجزاء عن الطائرة، و سواء كانت ضرورية أو غير ضرورية، أما اتفاقية جنيف بشأن الأعتراف الدولي بالحقوق على الطائرة فإن نصها يتعلق بشمول الرهن للأجزاء الهامة للطائرة ولا ينفي شمول الرهن للأجزاء غير الضرورية، كما إن منح الشخصية القانونية لا يكون إلا بنص القانون، والقانون الليبي لم ينص على منح الطائرة الشخصية القانونية[3].

الرأي الثاني : (للطائرة : عناصر تعين ذاتي)

يرى جانب آخر من الفقه بأن الطائرات تدخل في إطار المنقولات المعينة تعينا ذاتيا، وهي منقولات تتميز بأنها تحمل في كيانها ذاتيه، دون حاجة إلى أي عنصر خارجي، ووسائل التعين التي تكفي لتميزها عن غيرها من المنقولات، كما إن عناصر التعين الذاتي التي تتميز بها هذه المنقولات ليست كلها طبيعية، بل إن أغلبها عناصر صناعية تستند أساساً إلى حماية المشرع و تنظيمه، كالسفن و المراكب التي ينظم المشرع حالتها المدنية (أسم، جنسية، تسجيل)و كالسيارات التي يحددها بنوعها و أرقامها[4].

يرتب أصحاب هذا الاتجاه نتائج بالغة حول نظرتهم لهذه المنقولات من حيث أنه يمكن شهر الحقوق الملكية، وشهر الرهن، كما إن قاعدة حيازة سند للملكية لا تنطبق على هذه المنقولات ومنها الطائرات، وذلك لأنه لا توجد في العالم كله طائرتان متطابقتان من حيث عناصر التعين الذاتي، ومن ثم فأنه

---

[1] المادة (16) اتفاقية جنيف (1948) بشأن الأعتراف الدولي بالحقوق على الطائرة.

[2] رضوان، ابوزيد، القانون الجوي قانون الطيران التجاري، مرجع سابق، ص46.

[3] الكيلاني، فوزي عبدالسلام (2010) رهن الطائرة في القانون الليبي، دراسة قانونية قدمت للحصول على درجة الماجستير كلية القانون، جامعة ترهونة، ليبيا، ص28.

[4] البارودي، علي محمد (1975) مبادئ القانون البحري، منشاة معارف الاسكندرية، مصر، ص31.

من السهل التقصي عن مالكها بغض النظر عن الحيازة، كما يمكن إيقاع الرهن دون انتقال الحيازة، وذلك لأن رهن هذه المنقولات يشبه إلى حد كبير الرهن العقاري، وبصفة خاصة فيما يترتب عليه من اعطاء مكنة التتبع[1].

تعرض هذا الاتجاه للنقد بأن الأموال المعينة ذاتياً أضيق مجالاً من فكرة المنقول القيمي، فالأموال المعينة ذاتياً هي الأموال التي تحتفظ لنفسها في كيانها بعناصر التعين الذاتي التي تكفل تميزها عن غيرها من الأموال الأخرى، أما الأشياء القيمية فقد لا تحمل في ذاتها وسيلة التعين، عليه فإن الأموال المعينة تعيناً دقيقاً أصبحت محصورة، وأهمها العقارات[2].

ثانياً : موقف القانون من طبيعة الطائرة القانونية.

الطائرة مال منقول تصلح بأن تكون محلاً للحقوق المالية، وكذلك هي أكثر المنقولات جميعها قدرة على الحركة والانتقال من مكان إلى آخر، وهي في انتقالاتها لا تقتصر على حدود إقليم واحد بل تجتاز إذا كانت مخصصة للنقل الدولي أكثر من إقليم وتمر هكذا على أكثر من نظام قانوني[3]، وتنص المادة (81) من القانون المدني الليبي على أن : (كل شيء غير خارج عن التعامل بطبيعته أو بحكم القانون يصح أن يكون محلاً للحقوق المالية)، كما تنص المادة (82) على أن : (كل شيء مستقر بحيز ثابت فيه لا يمكن نقله دون تلف، فهو عقار وكل ما عدا ذلك من شيء فهو منقول).

وقد أكدت المادة (42) من قانون الطيران المدني الليبي على إن الطائرة مالاً منقولاً بصريح العبارة، فنصت على إن : (الطائرة مال منقول فيما يتعلق بتطبيق القوانين و الأنظمة المعمول بها في ليبيا) ونصت ذات المادة بأنه : (و يتم نقل ملكية الطائرة بموجب سند رسمي ولا يكون له أي أثر تجاه الغير إلا بعد قيده في السجل المنصوص عليه في المادة (34) من هذا الاتفاق) هذا الأمر يجعل من الطائرة كالسفينة، مالاً منقولاً "من نوع خاص" تتوسط أحكامه أحكام كل من الأموال المنقولة والأموال غير المنقولة، فالأصل إن الحيازة في المنقول سند الحائز في الملكية، وإن العقارات وحدها كقاعدة عامة تخضع في انتقالها للتسجيل في السجل الخاص بذلك، أما الطائرات فينبغي تسجيلها في السجل المعد لهذا الغرض من قبل

---

[1] محمدين ، جلال وفاء ، دروس القانون الجوي ، مرجع سابق ، ص 121.

[2] سلامة، أحمد (1969) الرهن الطليق في المنقولات، دراسة قانونية مجلة جامعة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق جامعة عين الشمس، العدد الأول، السنة الحادية عشر، ص155.

[3] تناغو، سمير عبد السيد، دراسة قانونية بعنوان التأمينات العينية على الطائرات حسب اتفاقية جنيف(1948)، مجلة العلوم القانونية و الاقتصادية، كلية الحقوق جامعة عين شمس، مصر، المجلد السابع، العدد الثاني، ص206.

السلطات المختصة، فقد الزم هذا القانون على رئيس سلطة الطيران المدني أن يمسك سجل خاص بتسجيل الطائرات التي تعود ملكيتها إلى ليبين أو في حيازتهم بموجب عقد لا يقل عن سنتين، على أن تكون هذه الطائرات غير مسجلة في دول أخرى، و وجود هذا السجل له أهمية في امكان تنظيم المركز القانوني للطائرة، وبصفة خاصة الحقوق الواردة عليها، ذلك أن أهم ما يميز المنقول عن العقار هو صعوبة شهر الحقوق الواردة على المنقول، فإذا أمكن تخطي هذه الصعوبة عن طريق تفريد المنقول من ناحية العقار وهو الأعتراف بالحقوق الواردة عليه على أساس شهرها[1].

من الملاحظ في هذا السياق بأن التطور الاقتصادي والصناعي قد أدى إلى ظهور أشياء منقولة ذات أهمية اقتصادية قد تفوق في قيمتها بعض العقارات الأمر الذي جعل القانون يتطلب لانتقال ملكية هذه المنقولات مما يتطلب في العقارات، فأخضعها لنظام تسجيل شبيه بنظام التسجيل العقاري[2].

---

[1] ياملكي، أكرم، (1998) القانون الجوي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ص59. كذلك راجع تناغو، سمير عبدالسيد، التأمينات العينية على الطائرات حسب اتفاقية جنيف (1948) مرجع سابق، ص207.

[2] شهاب، عبدالقادر محمد، محمد، محمدين عبدالقادر(2010) الوجيز في الحقوق العينية، الطبعة الثانية، دار الفضيل، بنغازي، ليبيا، ص104.

المبحث الثاني

تسجيل الطائرة واكتسابها الجنسية

تخضع الطائرة إلى نظام تسجيل في الدولة التي تتبعها، وتمنح من خلاله جنسية الدولة للطائرة التي سجلت في سجلاتها، ويتبين من ذلك بأن التسجيل يرتبط بالجنسية ارتبطاً وثيقاً، ومما تقدم فإن الباحث يقسم هذا المبحث على النحو الآتي :

المطلب الأول : تسجيل الطائرة (شروطه وحالات شطبه).

المطلب الثاني : اكتساب الطائرة الجنسية.

المطلب الأول

تسجيل الطائرة (شروطه وحالات شطبه)

يقصد بتسجيل الطائرة تدوين بعض البيانات الخاصة بها كطرازها وعلاماتها وتاريخ صنعها وأرقام محركها وحروف تسجيلها، وبيانات شهادة الصلاحية للطيران وسعتها في سجلات معينة، وللتسجيل وظيفتان **الأولى** : من ناحية أداءه لإشراف الجهة الإدارية على الطائرات والتحقق من مراقبتها للتأكد من مطبقتها للشروط الواردة في الاتفاقيات الدولية واللوائح التنظيمية الداخلية، **الثانية** : للتسجيل آثار قانونية باعتباره وسيلة لشهر الحقوق العينية الواردة على الطائرات كالبيع أو الرهن أو الحجز، و يكتسب التسجيل أهمية اكتساب وتحديد جنسية الطائرة [1]، وهناك من يرى بأن التسجيل لا يخلق الجنسية ، وإنما هو مجرد دليل عليها أو إثبات لها، بينما يرى البعض الآخر بأن التسجيل منشئ للجنسية وليس مجرد دليل عليها[2] وقد قاد هذا الخلاف الباحث إلى التساؤل عن الكيفية التي نظم بها كلاً من قانون الطيران المدني الليبي واتفاقية شيكاغو الخاصة بالطيران المدني الدولي تسجيل الطائرات؟

أقرت اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي تسجيل الطائرات، ولكنها أخضعت تنظيمها بشكل صريح إلى القوانين الوطنية، باعتبارها الأقدار على تنظيم التسجيل[3]، كما أقرت هذه الاتفاقية مبدأ عدم جواز تسجيل الطائرات تسجيلاً صحيحاً في أكثر من دولة واحدة[4]، والحكمة من وراء ذلك تعود إلى إخضاع الطائرة لقواعد قانونية واحدة أثناء تسجيلها ومنع تعدد جهات تسجيلها، بحيث يمكن إلمام الغير بكافة التصرفات التي ترد على الطائرة كبيعها أو رهنها أو حجزها بسهولة وحجية هذه التصرفات في مواجهة الكافة [5]، ولما كانت اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي قد أخضعت تنظيم التسجيل طبقا لقوانين الدول المتعاقدة وأنظمتها الداخلية، فإن الباحث يخصص هذا المطلب لدراسة تنظيم تسجيل الطائرات وفقا لقانون الطيران المدني الليبي على النحو التالي:

---

[1] محمدين، جلال وفاء، دروس في القانون الجوي، مرجع سابق، ص140.

[2] الهلالي، علي محمد (1997) الاعتداء على سلامة الطيران المدني، الطبعة الأولى، منشورات جامعة قار يونس، بنغازي ، ليبيا، ص111.

[3] المادة (19) اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي تنص (يتم تسجيل الطائرات او نقل تسجيلها في أي دولة متعاقدة طبقا لقوانينها و أنظمتها)

[4] المادة (18) اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي تنص (لا يمكن تسجيل طائرة ما تسجيلا صحيحا في اكثر من دولة واحدة و لكن يجوز نقل تسجيلها من دولة الى أخرى).

[5] أحمد، عبدالفضيل محمد (2011) القانون الجوى الخاص، دار الفكر والقانون، المنصورة ،مصر، ص93.

الفرع الأول : سجل الطائرة وشهادة تسجيلها.

يحتفظ رئيس سلطة الطيران المدني الليبي بسجل يسمى السجل الوطني للطائرات لغرض تسجيلها، وقد أوردت المادة (36) من قانون الطيران المدني البيانات و المحتويات التي يجب تدوينها بالسجل وهي :

أ. علامات الجنسية وعلامات التسجيل.

ب. البيانات الأساسية عن الطائرات ومحركاتها و شهادة صلاحيتها للطيران.

ج. رقم و تاريخ قيد الطائرة، وأسم وموطن ومحل إقامة المالك أو المستأجر، وبيان عن الوثائق والعقود الدالة على ملكية الطائرة واستثمارها.

فور الانتهاء من تسجيل الطائرة في السجل الوطني للطائرات، يخصص رئيس سلطة الطيران حروف تسجيل للطائرة تكون علاماتها، ويلتزم المالك أو المستثمر بوضعها في المكان المحدد على الطائرة وبطريقة ظاهرة، ويصدر رئيس سلطة الطيران شهادة تسجيل الطائرة التي تعتبر من ضمن أهم الوثائق التي يتطلب حملها على متن الطائرة فهي تعد المثبت لجنسيتها، ويجب أن تشمل شهادة التسجيل البيانات التالية[1] :

1. رقم وتاريخ قيد الطائرة في السجل الوطني للطائرات، وعلامة الجنسية، وحروف تسجيل الطائرة.
2. الجهة المصنعة، والرمز المميز للطائرة كما حدده المصنع.
3. الرقم المسلسل للطائرة، وأسم المالك أو المستأجر، وعنوان كل منهما حسب الأحوال.

لما كان لا يجوز تسجيل الطائرة في أكثر من دولة في وقت واحد، يثار التساؤل عن مدى جواز نقل تسجيل الطائرة من دولة إلى دولة أخرى؟

المادة (18) من اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي تنص على أنه : (لا يمكن تسجيل طائرة ما، في أكثر من دولة واحدة ، و لكن يجوز نقل تسجيلها من دولة إلى أخرى)، أما المادة (21) فأنها نصت على أن : (تتعهد كل الدول المتعاقدة بأن تقدم بناء على طلب أي دولة متعاقدة أو منظمة الطيران المدني الدولي معلومات بخصوص تسجيل وملكية أي طائرة مسجلة في تلك الدولة، بالإضافة إلى ذلك تقدم كل دولة متعاقدة إلى منظمة الطيران المدني الدولي طبقا للقواعد التي قد تقررها هذه المنظمة تقارير تحتوي على البيانات الملائمة التي يمكن توفيرها فيما يتعلق بملكية وإدارة الطائرات المسجلة في تلك الدولة والمستخدمة في الملاحة الجوية الدولية، وتضع المنظمة تلك المعلومات تحت تصرف الدول الأخرى بناء

---

[1] المادة (74) اللائحة التنفيذية لقانون الطيران المدني الليبي والصادرة بموجب القرار رقم (28) لسنة (2010).

على طلبها)، أما اتفاقية جنيف بشأن الأعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات لسنة(1948) نصت في المادة (9)على أنه : (لا يجوز نقل قيد الطائرة أو جنسيتها من سجل دولة متعاقدة إلى سجل دولة متعاقدة أخرى إلا بعد رفع اليد عن جميع الحقوق المسجلة، أو موافقة أصحاب هذه الحقوق على هذا النقل)، وأما المشرع الليبي فأنه لم يحدد في قانون الطيران المدني أية أحكام تتعلق بنقل تسجيل الطائرات من دولة إلى أخرى، ولكنه اشترط لتسجيل الطائرات أن لا تكون الطائرة مسجلة في دولة أخرى، كما تصدى لحالات التسجيل غير الصحيح باعتبارها أعمالاً تعرض سلامة الطيران للخطر.

الفرع الثاني : شروط تسجيل الطائرة في السجل الوطني.

أوجب المشرع الليبي في قانون الطيران المدني على رئيس سلطة الطيران مسك سجل وطني لغرض تسجيل الطائرات، وحددت المادة (34) من هذا القانون عدداً من الشروط يوجب توافرها لتسجيل أي طائرة بالسجل الوطني، يتناولها الباحث على النحو التالي:

أولا : ألاّ تكون الطائرة مسجلة في دولة أخرى أو مسجلة تسجيلاً دولياً أو مشتركاً.

اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي نصت على عدم جواز تعدد تسجيل الطائرات في أكثر من دولة واحدة، وهذا ما فضل المشرع الليبي أن يتضمنه في قانون الطيران المدني بأن لا تكون الطائرة مسجلة في دولة أخرى، ولعله يهدف من ذلك إلى تفادي تطبيق أحكام القوانين المختلفة في حال السماح بتسجيل الطائرة في أكثر من دولة في وقت واحد.

ولا يعني هذا الشرط عدم تغيير مكان تسجيل الطائرة، بل يجوز نقل تسجيل الطائرة من دولة إلى دولة أخرى، على أن تتم تسوية الحقوق المسجلة أو المقيدة عليها إن وجدت، ويرجع الهدف من هذا الشرط هو حماية مصالح الدائنين ذوي الحقوق الواردة على الطائرة[1].

ثانيا : أن تكون الطائرة مملوكة ملكية تامه لأشخاص يتمتعون بالجنسية الليبية.

يوجب نص المادة (34) من قانون الطيران المدني الليبي لإخضاع الطائرة لنظام التسجيل في السجل الوطني الليبي بأن تكون الطائرة مملوكة ملكية تامة لأشخاص يتمتعوا بالجنسية الليبية، بينما كان قانون الطيران المدني القديم (القانون رقم 2 لسنة 1965) في مادته (2/9) أدق وأشمل حيث نص بشكل واضح

---

(1) أحمد، عبدالفضيل محمد القانون الجوي الخاص، مرجع سابق، ص 76.

بأن : (تكون الطائرة مملوكة ملكية تامة أو مؤجرة بقصد الشراء لاحد الليبيين، أو لشركة مؤسسه في ليبيا ويملك أكثر من نصف رأس مالها ليبيون و يشرف عليها إشرافا فعليا ليبيون).

ثالثا : أن تكون الطائرة في حيازة أشخاص يتمتعون بالجنسية الليبية ، وذلك بموجب عقد إيجار بقصد الشراء، أو بموجب عقد إيجار يخولهم حيازة الطائرة لمدة لا تقل عن سنتين.

يتوجب هذا الشرط أن تكون الطائرة المراد تسجيلها في حيازة أشخاص يتمتعون بالجنسية الليبية، فاذا كان حائز الطائرة لا يتمتع بالجنسية الليبية، فالطائرة لا يجوز تسجيلها في السجل الوطني للطائرات مما يترتب على ذلك عدم حملها للجنسية الليبية، ويجب أيضاً أن تكون مدة إيجار الطائرة لا تقل عن سنتين أو يكون إيجار الطائرة بقصد الشراء.

مما تقدم يمكن القول بأن التسجيل يعد وسيلة لإكتساب الطائرة الجنسية الليبية، وهذا ما أقره بالفعل قانون الطيران المدني الليبي في مادته (35) التي تنص : (تتمتع كل طائرة يتم تسجيلها في السجل الوطني بالجنسية الليبية، وعليها أن تحمل علامات جنسيتها وتسجيلها)، بالتالي فإن الشروط المقررة لإجراء التسجيل هي التي تؤدي إلى اكتساب الطائرة للجنسية الليبية، وإذا تخلف فيما بعد أحد هذه الشروط يترتب عنه في هذه الحالة شطب الطائرة من السجل الوطني، مما ينتج عنه فقدان الطائرة للجنسية الليبية، ويتبادر في هذا السياق التساؤل عن حكم تسجيل الطائرات التي تعود ملكيتها لأشخاص أجانب في السجل الوطني الليبي؟

باستقراء أحكام قانون الطيران المدني ولائحته التنفيذية نجد بأن المشرع الليبي قد عالج مسألة تسجيل الطائرات التي تعود ملكيتها لأشخاص لا يحملون الجنسية الليبية، حيث خصص في مثل هذه الحالات قسم خاص بالسجل الوطني يسمى بالقسم الخاص بالطائرات الأجنبية، تسجل فيه الطائرات المملوكة لأجانب إذا أردوا تسجيل طائراتهم، على أن تحتفظ تلك الطائرات بجنسيتها الأصلية يضاف إليها حروف التسجيل التي تمنح لها من سلطة الطيران المدني الليبي ليقتصر تميزها بذلك عن الطائرات الوطنية، وقيد المشرع الليبي تسجيل الطائرات التي تعود ملكيتها لأجانب، بعدد من القيود حتى يكون تسجيلها في سجل الطائرات تسجيلاً صحيحاً وهذه القيود نبينها على النحو التالي[1]:

---

[1] المادة (78) اللائحة التنفيذية لقانون الطيران المدني الليبي.

1- **أن يكون مالك الطائرة شركة مشتركة، أو فرعاً لشركة أجنبية مسجلة في ليبيا:** إلزام المشرع الليبي المالك الأجنبي للطائرة سواء كان شركة مشتركة ، أو كان فرعا لشركة أجنبية، أن يكونوا مسجلين بالسجل التجاري الليبي، حتى تسجل طائراتهم في السجل الليبي الخاص بالطائرات تسجيلاً صحيحاً.

2- **إذا كان مالك الطائرة شخص طبيعي يجب أن يكون مقيماً في ليبيا :** يوجب هذا القيد على الشخص الأجنبي المالك للطائرة المراد تسجيلها في السجل المخصص للطائرات أن يكون مقيما في ليبيا إقامة فعلية أي أن يمارس نشاطه في ليبيا بشكل دائم.

3- **ألا تكون الطائرة المراد تسجيلها مسجلة في دولة أخرى :** لا يجوز تسجيل طائرة تعود ملكيتها لأشخاص لا يحملون الجنسية الليبية إذا كانت مسجلة في دولة أخرى، ويجب على المالك الطائرة أن يقدم شهادة إلغاء تسجيلها وتكون صادرة من سلطة الطيران التي تشرف على السجل المسجلة به الطائرة، وفي حال تم تسجيل الطائرة في السجل الليبي المخصص للطائرات ثم تبين بعد ذلك بأن الطائرة مسجلة في دولة أخرى، يعد تسجيلها في هذه الحالة تسجيلاً غير صحيح و يترتب عنه مصادرة الطائرة بقوة القانون.

4- **لا يترتب أي حق للمالك الأجنبي في ممارسة نشاط النقل الجوي الداخلي :** بهذا القيد أكد المشرع الليبي على أن احتكار النشاط الداخلي للطائرات الوطنية المملوكة لأشخاص يحملون الجنسية الليبية، وبالتالي فالطائرات التي تعود ملكيتها لأجانب والمسجلة في ليبيا لا تستفيد من تسجيلها في ممارسة النشاط الجوي الداخلي.

الفرع الثالث : حالات شطب الطائرة من السجل الوطني و شهادة إلغاء تسجيلها.

عمل المشرع الليبي في قانون الطيران المدني ولائحته التنفيذية على تنظيم تسجيل الطائرات وتحديد الشروط التي يجب توافرها لتسجيل الطائرة في السجل الوطني، وفي ذات الوقت عمل على تحديد الحالات التي تستوجب شطب الطائرة من السجل الوطني للطائرات، وبهذا التحديد الذي أوردته المادة (37) من قانون الطيران المدني الليبي يكون المشرع قد تناول التصرفات والوقائع التي تؤدي إلى شطب الطائرة من السجل الوطني، ويمكن بيان هذه الحالات على النحو التالي:

1. إذا فقد مالك الطائرة أو مستأجرها الجنسية الليبية.
2. إذا انتقلت ملكية الطائرة أو حصة منها لشخص طبيعي أو أعتباري لا يحمل الجنسية الليبية .
3. إذا انتهت مدة استئجار الطائرة المسجلة بموجب عقد إيجار من مؤجر أجنبي.
4. إذا سجلت الطائرة تسجيلاً مشتركاً أو دولياً، أو تبث سريان تسجيلها في دولة أخرى.
5. إذا هلكت الطائرة أو فقدت أو سحبت نهائياً من الأستعمال، أو انتهت صلاحية شهادة التسجيل.

أما عن شهادة إلغاء تسجيل الطائرة، فإن قانون الطيران المدني يوجب على مالك الطائرة أو مستأجرها الإبلاغ كتابة عن التصرفات والوقائع التي تتم على الطائرة وتستوجب شطبها من السجل الوطني للطائرات، وفور الإبلاغ عن تلك الحالات على رئيس سلطة الطيران المدني أن يصدر قرار بشطب الطائرة من السجل الوطني، وإصدار وثيقة تسمى شهادة إلغاء تسجيل الطائرة، وعلى المالك أو المستأجر للطائرة أن يقوم بإعادة شهادة التسجيل الأصلية إلى سلطة الطيران المدني[1].

الفرع الرابع : الأحكام القانونية للتسجيل المشترك للطائرات.

قد تشكل مجموعة من الدول أو أشخاص اعتباريين تابعين لها ، مؤسسة نقل جوى مشترك يكون إنشاؤها لغرض استثمار خطوط جوية دولية، ورغماً للأبعاد الاقتصادية التي يحققها هذا الموضوع، إلا إنه يواجه إشكالاً قانونياً فيما يتعلق بتسجيل هذه الطائرات في ظل مبدأ منع تعدد تسجيل الطائرات في أكثر من دولة في ذات الوقت، ويمكن تعريف مؤسسات التشغيل المشترك بأنها هيئات تؤسسها الدول عن طريق حكوماتها أو شركاتها (سواء كانت مملوكة للدولة أم ملكاً خاصاً) لغرض تشغيل خدمات جوية أو توحيد مواردها[2].

[1] المادة (76) اللائحة التنفيذية لقانون الطيران المدني الليبي تنص (يلتزم مالك الطائرة و المستأجر بإبلاغ المدير العام بكتاب مسجل مصحوب بعلم الوصول بحدوث التصرف او الواقعة الموجبة للشطب، و ذلك فور حدوث أي منها و بما لا يتجاوز خمسة أيام عمل و يقوم المدير العام بمجرد ابلاغه، بإصدار قرار بشطب الطائرة من السجل و إصدار شهادة بإلغاء تسجيلها و يلتزم صاحب الشأن بإعادة شهادة تسجيل الطائرة الأصلية و سداد الرسوم المقررة)

[2] الهلالي، علي محمد، الاعتداء على سلامة الطيران المدني، مرجع سابق، ص117.

أولا : موقف الاتفاقيات الدولية من أحكام التسجيل المشترك.

أجازت اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي بصريح العبارة إنشاء مؤسسات نقل جوى مشترك بين الدول[1]، إلا أنها لم تتضمن أحكاماً تنظم عملية تسجيل الطائرات التابعة لهذه المؤسسات المشتركة، ولكنها خولت مجلس منظمة الطيران المدني الدولي بوضع الأحكام لذلك، إذا تم الاتفاق على اختيار السجل الموحد يتعين على الدول أعضاء المؤسسة اختيار أحد هذه الدول للاحتفاظ بالسجل لديها، أما إذا كان الاتفاق على اختيار سجلٍ مجزَّءٍ فإن على كل دولة من الدول الأعضاء في المؤسسة أن تحتفظ بجزء من هذا السجل، وفي جميع الأحوال لا يجوز تسجيل الطائرة إلا مرة واحدة سواء في السجل المشترك الموحد أم في أحد أجزائه، ويتعين أن تضع علامة تسجيل واحدة[2].

ثانيا : موقف قانون الطيران المدني الليبي من أحكام قواعد التسجيل المشترك.

عرفت المادة (1) قانون الطيران المدني الليبي التسجيل المشترك للطائرات بأنه (نظام تسجل الطائرات بمقتضاه في سجل مشترك سواءً كان موحداً او مجزأً، خلاف السجل الوطني)، كما عرفت ذات المادة مؤسسة نقل جوى مشتركة بأنها : (مؤسسة نقل جوى تشكل من بين مجموعة من الدول أو أشخاص اعتباريين تابعين لها وذلك طبقا للقوانين الداخلية لتلك الدول، وتقوم باستثمار خطوط جوية دولية).

قد استمد المشرع الليبي تنظيم أحكام قواعد التسجيل المشترك من تنظيم مجلس المنظمة الدولية، فنص على أن السجل المشترك قد يكون سجلاً موحداً، وفي هذه الحالة تتفق سلطة الطيران المدني الليبي مع سلطات الطيران المدني للدول الأعضاء في المؤسسة على تحديد دولة فيما بينهما تحتفظ بالسجل الموحد، فقد يكون هذا السجل المشترك سجلاً مقسم إلى أقسام حسب عدد الدول المشتركة في المؤسسة، وعلى سلطة الطيران المدني الليبي أن تتفق مع سلطات الطيران المدني للأعضاء الآخرين على الاحتفاظ بأي جزء من هذا السجل، ولا يجوز تسجيل الطائرات التابعة إلى مؤسسة نقل جوى مشتركة في السجل الوطني للطائرات، بل يجب على الدول الأعضاء في المؤسسة أن تنشئ سجلاً منفصلاً عن السجل الوطني.

---

[1] المادة (77) من الاتفاقية تنص على أنه (ليس هناك في أحكام هذه الاتفاقية ما يمنع دولتين متعاقدتين او أكثر من إنشاء هيئات للاستثمار المشترك او مؤسسات دولية للنقل الجوي، او من اتباع نظام الخطوط الجوية المشتركة على أي خط او في أي منطقة، على ان تخضع هذه الهيئات او المؤسسات و هذه الخطوط المشتركة لجميع أحكام هذه الاتفاقية، بما في ذلك الأحكام المتعلقة بتسجيل الاتفاقات لذى المجلس و يحدد المجلس الطرق التي تتبع في تطبيق الأحكام المنصوص عليها في هذه الاتفاقية و الخاصة بجنسية الطائرات، على الطائرات التي تستثمرها مؤسسات الاستثمار الدولية)

[2] رضوان، ابوزيد، القانون الجوي قانون الطيران التجاري، مرجع سابق، ص 50 .

ثالثا : موقف قانون الطيران المدني الليبي من التسجيل الدولي للطائرات.

لم يبتعد المشرع الليبي في تنظيم أحكام قواعد التسجيل الدولي عن تنظيمه للتسجيل المشترك فقد عرف في المادة (1) من قانون الطيران المدني التسجيل الدولي بأنه : (نظام تسجل الطائرات بمقتضاه لذى منظمة تتمتع بالشخصية القانونية الدولية)، وعرف في ذات المادة مؤسسة نقل جوى دولية بأنها : (مؤسسة تتمتع بالشخصية القانونية الدولية، تقوم بتسيير خطوط جوية دولية)، ويمنع التسجيل الدولي للطائرات المملوكة للمؤسسة الدولية في أكثر من منظمة دولية واحدة في نفس الوقت، وعلى جميع الطائرات التي تملكها المؤسسة والتي تسجل دولياً بأن تحمل على متنها علامات عامة موحدة[1].

---

[1] يقصد المشرع بالعلامة العامة الموحدة : (بأنها علامات تعينها المنظمة لسلطة تسجيل العلامة وذلك لتسجيل طائرات مؤسسة نقل جوى دولية أو مشتركة تسجيلاً غير التسجيل الوطني)

المطلب الثاني

اكتساب الطائرة الجنسية

تعبر الجنسية على الانتماء إلى الدولة، وهي عبارة عن علاقة لها جانبها الوجداني المتمثل في الشعور بالولاء، وهو شعور لا يتصور إلا بالنسبة للشخص الطبيعي[1]، و لما كانت الطائرة جماد، وكان أساس الجنسية هو الشعور بالانتماء[2]، فقد ثار جدل فقهي حول اكتساب الطائرة للجنسية، فقسم الفقه إلى اتجاهين.

الأتجاه الأول: يتجه نحو تأييد فكرة منح جنسية الدولة للطائرة، وهذا الذي يؤيده الباحث فالطائرة تتعرض للمخاطر أثناء قيامها برحلتها الجوية، و لا يمكن أن تكون قادرة على مواجهتها إلا إذا كانت صالحة للملاحة الجوية، و لا يتم هذا الأمر إلا بإخضاعها لنظام قانوني مشدد تشرف عليه الدولة التي تتبعها الطائرة، كما أن تفريق الدول في المعاملة بين الطائرات التي تتبعها و الطائرات الأجنبية يلزم إيجاد معيار يحتكم إليه لإجراء هذه التفرقة، والجنسية هي أفضل معيار لذلك[3].

الأتجاه الثاني: يعارض أصحاب هذا الاتجاه فكرة منح الجنسية للطائرة، ويروا بأن منح الجنسية قاصر على الأشخاص الطبيعيين فقط ، وذلك بأن الطائرة جماد ، و لا يمكن أن تكتمل لها عناصر الجنسية وبالذات العناصر المعنوية المتمثلة في ضرورة الانتماء إلى دولة بعينها، ويرفض أصحاب هذا الاتجاه قياس الطائرة على السفينة ، فكلاهما تختلف عن الأخرى، فالسفينة في رحلتها تجوب البحار العالية حيت لا سيادة لأحد، فلزم الأمر بأن تكون للسفينة جنسية دولة ما تخضع لقانونها، أما الطائرة فأنها وسيلة انتقال سريعة تخرج من فضاء دولة لتكون ضمن فضاء دولة أخرى، فلا يوجد داعي لمنحها الجنسية والطائرة أقرب للسيارة من السفينة عند أصحاب هذا الاتجاه[4].

الفرع الأول: معيار تحديد جنسية الطائرة.

لما كانت الضرورة لتأمين الطيران تستلزم مراقبة مستمرة لصلاحية الطائرات و تحديد المسؤولية ومراقبة الطائرات التي تمر في الفضاء الجوي للدول المختلفة، فقد استقر جانب من الفقه على ضرورة أن تحمل الطائرة جنسية دولة معينة وذلك لأن هذه الجنسية لن تكون إلا وسيلة فنية لأحكام الرقابة على

---

[1] بريري، محمود مختار، قانون الطيران وقت السلم، مرجع سابق، ص58.
[2] محمدين، جلال وفاء، دروس في القانون الجوي، مرجع سابق، ص147.
[3] احمد، عبدالفضيل محمد، القانون الجوي الخاص، مرجع سابق، ص 72.
[4] بريري، محمود مختار، قانون الطيران وقت السلم، مرجع سابق، ص 60.

الطائرات بتبعيتها لدولة معينة[1] ، وبعد هذا الاستقرار على منح الطائرة الجنسية، ثار الخلاف حول المعيار الذي بموجبه تكتسب الطائرة الجنسية ، فهناك من قيل بمعيار دولة المنشأة، وهناك من قال بمعيار دولة المالك ، ومن قال بمعيار جنسية الدولة التي يوجد فيها المركز الرئيسي لمستثمر الطائرة، وهذه المعايير في الحقيقة لم تجد قبولاً يذكر، فالأصل هو إن لكل دولة السلطة في اختيار الأساس الذي بمقتضاه تمنح الطائرات جنسيتها ، فالدولة وحدها الأقدر على تحديد المعيار الذي تراه معبراً عن صلة الطائرة بها صلة حقيقية بحيث لا تتمتع الطائرة بجنسيتها إلا إذا كانت خاضعة بالفعل لسيطرتها الفعلية أو سيطرت مواطنيها[2]، وهذا الخلاف الفقهي يقود الباحث للتساؤل عن المعيار الذي اتخذته الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية لتحديد جنسية الدولة التي تمنح للطائرة ؟

أولاً: موقف الاتفاقيات الدولية من منح الجنسية للطائرات.

الاتفاقيات الدولية حسمت الخلاف القائم حول تحديد منح الجنسية للطائرات، فتبنت معيار مكان التسجيل كأساس لتحديد جنسية الطائرة، وقد أقرت اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي لسنة (1944) هذا المعيار فجاء في نص المادة (17) : (بأن الطائرة تحمل جنسية الدولة التي سجلت في سجلاتها) وبهذا يكون معيار مكان التسجيل الذي اتخذته الاتفاقيات الدولية هو المعيار الذي تحدد على أساسه منح الجنسية للطائرات، إلا أن هذه الاتفاقيات لم تضع أية شرط أو قيد على عملية إجراء تسجيل الطائرات واكتسابها الجنسية ، ولكنها أقرت في ذات الوقت عدداً من المبادئ الأساسية لتمنع التحايل على أحكامها وأهم هذه المبادئ :

أ . مبدأ إخضاع التسجيل للقوانين الداخلية.

إن اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي قد أقرت معيار دولة التسجيل لتحديد جنسية الطائرة دون أن تضع شروطاً أو قيوداً لتنظيم ذلك التسجيل، ولكنها أخضعت عملية تسجيل الطائرات للقانون الداخلي للدول المتعاقدة، وبالتالي فالدولة هي التي تنظم عملية إجراء التسجيل، وتضع الشروط و القيود التي تراها مناسبة لتسجيل الطائرات ومن ثم منحها الجنسية، بما يكفل للدولة إخضاع هذه الطائرات لرقابتها وإشرافها.

---

[1] ابوزيد، رضوان، القانون الجوي قانون الطيران التجاري، مرجع سابق، ص 52.
[2] محمدين، جلال وفاء، دروس في القانون الجوي، مرجع سابق، ص 148.

ب . مبدأ وحدة الجنسية.

يقصد بمبدأ وحدة الجنسية بأن الطائرة لا يجوز أن تتمتع بجنسية أكثر من دولة في وقت واحد، ومقتضاه أنه لا يجوز تسجيل الطائرة في أكثر من دولة[1]،هذا المبدأ قد أقرته اتفاقية شيكاغو في مادتها (18) والتي تنص على أنه : (لا يمكن تسجيل طائرة ما تسجيلاً صحيحاً في أكثر من دولة واحدة)، والجنسية لها ارتباطاً وثيقاً بالتسجيل ، فلا يجوز مطلقاً تسجيل الطائرة في أكثر من دولة واحده، فتعدد التسجيل غير صحيح ويترتب عنه بالضرورة عدم أمكانية تمتع أية طائرة بأكثر من جنسية واحدة لعدم أمكانية تسجيلها إلا في دولة واحدة[2].

ثانياً : موقف المشرع الليبي من منح الجنسية للطائرات.

استقر المشرع الليبي في تحديد المعيار الذي على أساسه تمنح الجنسية للطائرات بما أستقرت عليه الاتفاقيات الدولية، فنص المشرع في المادة (35) قانون الطيران المدني الليبي بأن : (تتمتع كل طائرة يتم تسجيلها في السجل الوطني بالجنسية الليبية، وعليها أن تحمل علامات جنسيتها وتسجيلها) والزم على كل طائرة تعمل في الإقليم الليبي أن تحمل علامات جنسيتها وحروف تسجيلها طبقا لأحكام قانون دولة التسجيل أو وفقا لنظام التسجيل الدولي أو المشترك[3]، وبهذا الاستقرار يكون المشرع الليبي قد أخذ بمعيار التسجيل كوسيلة لإكتساب الطائرات الجنسية الليبية.

الفرع الثاني: علامات جنسية الطائرات.

أوجبت اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي لسنة (1944)، على كل طائرة تعمل في الملاحة الجوية الدولية أن تحمل علامات جنسيتها و تسجيلها[4]، وهذا ما استمده المشرع الليبي في قانون الطيران المدني فقد أشترط في نص المادة (32) بأنه : (لا يجوز لأية طائرة أن تعمل في الإقليم الليبي ما لم تحمل علامات جنسيتها و تسجيلها، طبقا لأحكام قانون دولة التسجيل أو وفقاً لنظام التسجيل الدولي أو المشترك). وقد حدد المشرع الليبي علامات الجنسية للطائرات الليبية برقم (5) و الحرف (أ) و تكتب بالإنجليزية

---

[1] أحمد، عبدالفضيل محمد، القانون الجوي الخاص، مرجع سابق، ص 74.

[2] محمدين، جلال وفاء، دروس في القانون الجوي، مرجع سابق، ص151.

[3] المادة (11) قانون الطيران المدني الليبي، تتعلق هذه المادة بالشروط التي يجب توفرها في الطائرات التي تعمل في الاقليم الليبي، و أشترط في الفقرة (أ) ان تكون (الطائرة مسجلة في الدولة التابعة لها او مسجلة وفقا لقواعد التسجيل الدولي او التسجيل المشترك).

[4] المادة (20) اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي تنص على (تحمل كل طائرة مستعملة في الملاحة الجوية الدولية علامات الجنسية و التسجيل الخاصة بها)

(A) و أوجب على كل الطائرات المسجلة في السجل الوطني الليبي أن تحمل على متنها هذه العلامة (- 5A)، مضافاً إليها حروف التسجيل التي تتألف من ثلاثة حروف كبيرة غير مزخرفة توضع بجانب علامة الجنسية، وعلى سبيل المثال بعد إتمام تسجيل أحد طائرات شركة الخطوط الجوية الأفريقية[1]، بالسجل الوطني المخصص للطائرات تكون علامة جنسيتها مثل العلامة التي تحملها كل الطائرات الليبية وهي (- 5 A) ويضاف لهذه العلامة حروف التسجيل وتكون هذه الحروف خاصة بهذه الطائرة فقط، مثلا الحروف (ONO)، و تكتب بطريقة كبيرة غير مزخرفة وتوضع بشكل واضح و ظاهر على متن الطائرة بهذا الشكل (5 A – ONO).

أما فيما يتعلق بجنسية الطائرات المسجلة تسجيلاً مشتركاً أو دولياً، فإن المشرع الليبي قد اعتبر تلك الطائرات حائزة على جنسية كل من الدول الأعضاء في المؤسسة المشتركة، مما يراه البعض من الفقهاء ويميل إليه الباحث بأن ذلك يعد مخالفاً لمبدأ وحدة الجنسية، وأنه كان الأجدر بالمشرع أن يستعمل نفس الصياغة التي حررت بها عقود إنشاء المؤسسات المشتركة فتنص أغلبها على تمتع هذه الشركات بجنسية دولة المقر وأن تعامل هذه المؤسسات في الدول المساهمة فيها كمعاملة مواطنيها فهي تملك جنسية واحدة بالرغم من أختلاف جنسية المساهمين فيها[2].

الفرع الثالث : علاقة التسجيل بالجنسية.

ما دامت جنسية الطائرة ترتبط ارتباطا وثيقا بالتسجيل[3]، فلا يجوز تسجيل الطائرة في أكثر من دولة واحدة مما يعني ذلك أن لا تحمل الطائرة إلا جنسية دولة واحدة، وهي الدولة التي سجلت في سجلاتها، لذلك لمعرفة العلاقة التي تربط التسجيل بالجنسية نتناول أولاً الآثار المترتبة على تسجيل الطائرات ومنحها الجنسية، وثانياً نتناول مخالفة أحكام قواعد تسجيل الطائرات واكتسابها الجنسية، وفقاً للآتي :

أولاً : الآثار المترتبة على تسجيل الطائرات ومنحها الجنسية.

يترتب على تسجيل الطائرة أنها تكتسب جنسية الدولة التي سجلت فيها، وعلى الطائرة فور الانتهاء من تسجيلها أن تحمل علامة التسجيل و الجنسية لتلك الدول، وتخضع مباشرة لقوانينها و تكون طائرة وطنية، وهذا ما عمل عليه المشرع الليبي فجعل من تسجيل الطائرة في السجل الوطني طريقا من خلاله تكتسب

---

[1] شركة الخطوط الجوية الافريقية شركة طيران ليبية.

[2] موسى، حسن طالب، القانون الجوي الدولي، مرجع سابق، ص 39.

[3] محمدين، جلال وفاء، دروس في القانون الجوي، مرجع سابق، ص 151.

الجنسية الليبية فتكون للطائرة حماية الدولة ورقابتها وإشرفها، ويعد التسجيل وسيلة لاكتساب الجنسية إلا أنه في الواقع يجب أن تتوافر بعض من الشروط المقررة لإجراء عملية التسجيل وهي التي تؤدي إلى اكتساب الطائرة للجنسية الليبية وبتخلف أحد تلك الشروط تفقد الطائرة جنسيتها.

ثانيا : مخالفة أحكام قواعد تسجيل الطائرات واكتسابها الجنسية.

المشرع الليبي اشترط في قانون الطيران المدني على الطائرات التي تعمل في إقليمه أن تكون مسجلة في الدول التي تتبعها أو تكون مسجلة وفقا لقواعد التسجيل المشترك أو التسجيل الدولي[1]، وعليها أن تحمل علامات جنسيتها وتسجيلها بطريقة ظاهرة ، وقد قرر المشرع معاقبة كل طائرة تخالف الأحكام المقررة لاكتساب جنسية الطائرة وتسجيلها، فاعتبر كل من يقود الطائرة دون وضع علامات الجنسية وحروف التسجيل أو حملها بطريقة غير صحيحة أو غير واضحة مرتكباً لفعل يعرض سلامة الطيران للخطر ، وبالتالي يعاقب بالحبس و بغرامة لا تزيد عن (10.000) عشرة الأف د.ل، أو بأحد هاتين العقوبتين كما أجاز المشرع الحكم بمصادرة الطائرة[2].

---

[1] المادة (11/أ) قانون الطيران المدني الليبي.

[2] المادة (1/181) قانون الطيران المدني الليبي و تنص (قيادة الطائرة وهي لا تحمل علامات جنسية الطائرة او التسجيل او تحمل علامات غير صحيحة او غير واضحة دون تصريح خاص من المدير العام) و المادة (197) تنص على جواز الحكم بمصادرة الطائرة في الحالات التالية: الفقرة (1) (حمل علامات جنسية، او تسجيل غير صحيح، او عدم حمل أي من هذه العلامات).

المبحث الثالث

صلاحية الطائرة وطاقمها الجوي والتفتيش على الطائرة

حتى تكون الطائرة صالحة للطيران يجب أن تتوافر فيها عدة شروط منها ما هو فني ، ومنها ما هو إداري تحتويه شهادات بصلاحيتها للطيران، ووثائق أخرى يجب حملها على متن الطائرة في كل رحلة، وهناك ما هو متعلق بكفاءة وقدرة أشخاص الطائرة على مجابهة المخاطر، وقد نظم قانون الطيران المدني الليبي المتطلبات التشغيلية للطائرة حتى تكون صالحة للملاحة الجوية، ولمعرفة متى تكون الطائرة صالحة للطيران، يقسم الباحث هذا المبحث الى المطالب التالية :

المطلب الأول : صلاحية الطائرة ذاتها للطيران.

المطلب الثاني : الطاقم الجوي والتفتيش على الطائرة.

المطلب الاول

صلاحية الطائرة ذاتها للطيران

إذا كان لا يسمح بتشغيل الطائرة ابتداءً إلا إذا كانت الطائرة صالحة للملاحة الجوية، فإن المخاطر التي تواجه الطائرة تفرض ضرورة التأكد من تزويدها بالأجهزة والمعدات اللازمة لطيرانها، فالطائرة تتطلب مجموعة من الأجهزة والمعدات تساعدها في مواجهة المخاطر التي قد تتعرض لها أثناء رحلتها الجوية وفرض المشرع الليبي في قانون الطيران المدني على المالك أو المستثمر بتجهيز الطائرة بالأجهزة والمعدات التي تساعد على سلامة الطائرة وطاقمها وركابها[1].

يجب عدم تشغيل أية طائرة دون أن تكون مزودة بالأجهزة والمعدات اللازمة لطيرانها وملاحتها الجوية سواء في الأحوال العادية أم الإضطرارية ضماناً لسلامة رحلتها، ولأغراض إصدار شهادة صلاحية الطيران و استمرارها أو أعتمادها إن كانت صادرة عن دولة أخرى فإن قانون الطيران المدني أوجب في مادته (1/55) على أن : (يتم وزن أو إعادة وزن كل طائرة، و أن يحدد مركز ثقلها كل فترة من الزمن ووفق برنامج صيانة معتمد للطائرة)، ونص في المادة (2/55) على : (المستثمر القيام بإعداد جدول للطائرة بعد وزنها ولا يتصرف فيه إلا بتصريح يصدر عن رئيس سلطة الطيران المدني).

أولا: شهادة الصلاحية الجوية للطائرة.

أهتمت اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي لسنة (1944)، والقوانين الداخلية للدول المتعاقدة بتنظيم شهادة صلاحية الطائرة للطيران، فالطائرة تخضع إلى شروط فنية دقيقة يلزم مراعاتها عند بنائها بحيث تأتِ مطابقة للتصميمات والمواصفات التي تم البناء على هديها ولا يمكن التحليق أو ممارسة الملاحة الجوية قبل الحصول على شهادة تفيد صلاحية الطائرة للملاحة الجوية، وهي الشهادة التي يتم بها التحقق من مطابقة الطائرة المصنوعة للشروط والتصميمات الخاصة بصناعة الطائرات[2] .

---

[1] المادة (53) من قانون الطيران المدني الليبي تنص على (... يجب أن يتم تركيب الأجهزة و المعدات المقررة بالطائرة بحيث يمكن أستبدلها بسهولة كما يجب صيانتها و ضبطها بحيث تكون معدة و صالحة للاستعمال).

[2] بريري ، محمود مختار، قانون الطيران وقت السلم، مرجع سابق، ص 57.

وقد نصت اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي لسنة (1944) في المادة (31)على أن : (تزود كل طائرة مستخدمة في الملاحة الدولية بشهادة صلاحية الطيران صادرة أو معتمدة من الدولة المسجلة فيها الطائرة) وعرفت المادة (1) قانون الطيران المدني الليبي شهادة الصلاحية بأنها : (وثيقة تصدرها سلطة الطيران المدني بشرط أن يلتزم المستثمر باتباع الشروط الواردة فيها)، وتعرف شهادة الصلاحية أيضا بأنها مستند تصدره دولة التسجيل تؤكد فيه إن خبراءها أو السلطة المختصة فيها، وجدت إن الطائرة قد تم صنعها وتجهيزها، و انها تستطيع الطيران طبقاً للأصول الفنية الصحيحة، وفي حدود إجراءات السلامة التي أحيطت بها[1]، ويجب على الطائرة قبل الشروع في رحلتها أن تتحصل على شهادة صلاحيتها للطيران وتكون سارية المفعول وتدل شهادة الصلاحية على مطابقة الطائرة للأوصاف والشروط التي يجب أن توفرها في صناعة الطائرات وسلامة أجهزتها وآلتها ومعداتها وتوفير كل ما يلزم لإستعمالات الرحلة الجوية[2].

ثانيا: شهادة تسجيل الطائرة.

تعد وثيقة تسجيل الطائرة هي الوثيقة المثبت لجنسيتها[3]، ومن أهم الوثائق التي يتطلب حملها على متن الطائرة أثناء كل رحلة تقوم بها، فبعد الانتهاء من إتمام الإجراءات اللازمة لتسجيلها وتخصيص لها علامات تسجيل، يصدر رئيس سلطة الطيران وثيقة تدل على تسجيلها بالسجل الوطني للطائرات، وأن تكون سارية المفعول، ويجب أن تشمل وثيقة التسجيل البيانات التالية[4]:

أ. رقم و تاريخ قيد الطائرة في السجل الوطني للطائرات.

ب. علامة الجنسية وحروف التسجيل المخصصة للطائرة.

ت. الجهة المصنعة والرمز المميز للطائرة كما حدده المصنع، والرقم المسلسل للطائرة.

ث. اسم المالك أو المستأجر وعنوان كل منهما حسب الأحوال.

أما شهادة التسجيل المشترك فإنها تصدر إما من الدولة التي يودع لديها السجل المشترك ، وهي التي تقوم بإجراءات التسجيل إن كان هذا السجل موحداً، و إما تصدر من الدولة ذات العلاقة إن كان السجل

---

[1] سليمان، فرج سيد (1978) رهن الطائرة دراسة مقارنة ودولية، قدمت للحصول على درجة الدكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، مصر، ص124.

[2] القيلوي، سميحة، القانون الجوي ، مرجع سابق ، ص 23.

[3] رضوان، ابوزيد، القانون الجوي قانون لطيران التجاري، مرجع سابق، ص 42.

[4] المادة (74) اللائحة التنفيذية لقانون الطيران المدني الليبي.

المشترك مجزّأ وتمسك كل دولة جزء منه، ولا يجوز تكرار تسجيل نفس الطائرة في سجل أخر، وتحمل هذه الطائرات علامة موحدة، أما شهادة التسجيل الدولي للطائرات فتصدرها المنظمة الدولية التي تختارها الدول المتعاقدة لتسجيل الطائرات لديها ، ولا يجوز تسجيلها لدى أكثر من منظمة واحدة في نفس الوقت[1].

ثالثاً : وثائق الطائرة الأخرى.

اتفقت أحكام اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي وأحكام قانون الطيران المدني الليبي على ضرورة أن تحمل الطائرة على متنها عدداً من الوثائق التي يتطلب وجودها سلامة الطائرة، و تكون سارية المفعول وتتمثل هذه الوثائق بالإضافة إلى شهادة الصلاحية الطائرة للملاحة الجوية، وشهادة تسجيل الطائرة الوثائق التالية:

أ. الرخص اللأزمة لكل أعضاء طاقم الطائرة.

ب. شهادة إتمام صيانة الطائرة، وشهادة ضجيج الطائرة.

ج. سجل الرحلات وشهادة التأمين، ورخصة جهاز اللاسلكي.

د. إذا كانت الطائرة مؤجره ومسجلة في دولة أخرى عليها بحمل نسخة من عقد الإيجار أو إفادة تتضمن معلومات اللأزمة عن المالك والمؤجر وتكون معتمدة من الجهة المختصة.

---

[1] موسى، طالب حسن، القانون الجوي الدولي، مرجع سابق، ص 55.

المطلب الثاني

الطاقم الجوي والتفتيش على الطائرة

يقوم على تشغيل الطائرة أشخاص يجب أن تتوافر فيهم صفات معينة من الأهلية العلمية والخبرة العملية، مما يضمن سلامة وأمن الطائرة ومن عليها من ركاب وبضائع، وهذا العنصر البشري الذي يقوم على تشغيل الطائرة هو ما أصطلح على تسميته " بالطاقم "[1]، ولا تستطيع الطائرة الطيران ما لم يتولى تسير رحلتها هؤلاء الأشخاص، ويمكن تقسيم طاقم الطائرة إلى طاقم فني وطاقم خدمي فالطاقم الفني يشارك في ملاحة الطائرة بموجب التخصص الفني المحدد لكل منهما والطاقم الآخر يشمل الذين لا يشاركون في أداء هذه الوظائف الفنية أي يشاركون بوظائف خدمية[2]، ولا يدخل ضمن أعضاء الطاقم هؤلاء الذين يقومون على الخدمة الأرضية سواء بالنسبة للركاب أم الذين يتولون قيادة الطائرة في رحلة تجريبية أو بغرض الإعلان أو التصوير الجوي[3].

الفرع الأول : قائد الطائرة.

يكون قائد الطائرة [4]،على رأس الطاقم الجوي بشقه الفني والخدمي وعلى المستثمر أن يلتزم قبل قيام الرحلة الجوية بتعين قائداً للطائرة يكون المسؤول عن قيادتها وتشغيلها، و أن يبدل العناية في ضمان سلامتها ومن عليها من الأشخاص و الأموال، وضبط النظام فيها وعلى جميع الأشخاص الموجودين على متن الطائرة تنفيد الأوامر والتعليمات الصادرة عن قائد الطائرة[5]، وعرف قانون الطيران المدني في المادة (1) قائد الطائرة بأنه (الطيار المسؤول عن تشغيل وسلامة الطائرة أثناء فترة الطيران).

تكون الفترة التي يتولى فيها قائد الطائرة قيادتها وممارسة سلطاته بين اللحظة التي تبدأ فيها الطائرة حركتها بفعل قوتها الذاتية لغرض الإقلاع وحتى لحظة توقفها عن الحركة بعد إنتهاء طيرانها، ويجب أن يكون قائد الطائرة حائزا على إجازة تؤهله قيادة الطائرة، وتكون سارية المفعول، وصادرة عن الجهة

---

[1] محمدين، جلال وفاء، دروس في القانون الجوي، مرجع سابق، ص 91.

[2] موسى، طالب حسن، القانون الجوي الدولي، مرجع سابق، ص 43.

[3] ابوزيد، رضوان، القانون الجوي قانون الطيران التجاري، مرجع سابق ، ص95.

[4] تقتصر دراسة هذا الفرع على تعريف قائد الطائرة.

[5] المادة (104) قانون الطيران المدني الليبي تنص على (المستثمر الا يسمح بقيام أي رحلة إلا بعد ان يعين أحد الطيارين قائدا للطائرة يكون مسئولا عن سلامتها و من عليها)

المختصة في الدولة المسجلة فيها الطائرة أو معتمدة من دولة مخولة من قبل دولة التسجيل[1]، وفي سبيل أن ينجز قائد الطائرة المهام المناط إليه فقد أسند له القانون عدة سلطات واسعة تتعلق بالجوانب الفنية والإدارية يقوم بها نيابة عن المستثمر ويمكن استعراض هذه الوظائف وفقا للتقسيم التالي :

أولاً : الوظيفة الفنية لقائد الطائرة.

تعتبر هذه الوظيفة من أهم الوظائف التي تقع على عاتق قائد الطائرة و تتمثل في عدد من المهام نبينها على النحو الآتي:

أ. التأكد من إمكان إتمام الرحلة الجوية بسلام ، ووضع الخطط البديلة في حالة وجود أية مخاطر تهدد سلامة الرحلة الجوية، التأكد من تزويد الطائرة بكمية الوقود الكافية للقيام بالرحلة الجوية.
ب. دراسة التقارير والتنبؤات الجوية و الاطلاع على المعلومات الملاحية الخاصة بالرحلة الجوية.
ج. التأكد من إجراءات صلاحية الطائرة للطيران، والتأكد من حمل جميع الوثائق المطلوب حملها وعلى متن الطائرة وتاريخ مفعول سريانها.
د. التأكد مما تم بشأن أية أعطال أو ملاحظات سبق تدوينها في السجل الفني للطائرة.

أثناء فترة طيران الطائرة قد يصادف قائد الطائرة حدوث أخطار تهدد سلامة الطيران أو أحوال جوية غير عادية أثناء الرحلة أو يلاحظ أداء غير عادي لأجهزة الاتصالات مما يشكل خطورة على سلامة الطيران فعليه القيام بالتبليغ عنها فورا للجهات المختصة، وتدوين أي عطل لأجهزة الطائرة في السجل الفني للطائرة.

ثانيا : الوظيفة الإدارية لقائد الطائرة

عندما تقلع الطائرة وتحلق في الجو وتصبح بعيدة عن سلطات الدولة التي تحمل جنسيتها، وعن الشخص الذي يستثمرها، فقد تواجهها مواقف ومخاطر تتطلب اتخاذ قرار بشأنها ، لذلك كان من المحتم ايجاد سلطة ذات صلاحية واسعة و قادرة على اتخاذ القرار، وقد أنبطت هذه السلطة بقائد الطائرة[2]

[1] المادة (66) قانون الطيران المدني الليبي تنص في فقرتها الأولى (يشترط فيمن يعمل عضوا في هيئة قيادة طائرة تعمل في إقليم ليبيا ان يكون حائزا على إجازة سارية المفعول طبقا للقوانين و القواعد و الأنظمة المعمول بها لذى دولة التسجيل او الدولة المخولة بذلك وفقا للقواعد الدولية المقررة).
[2] حداد، الياس (2005) القانون الجوي، منشورات جامعة دمشق، سوريا، ص75.

باعتباره المسؤول الأول عن ضمان سلامة الطائرة و من عليها من أشخاص و أموال وله في سبيل ضبط نظامها وسلامتها أن يستعمل السلطات الآتية:

أ. إصدار الأوامر والتعليمات التي يراها مناسبة لضمان سلامة الطائرة و حفظ الأمن والنظام على متنها، وعلى جميع الأشخاص الموجودين على متن الطائر تنفيذها.

ب. اتخاذ التدابير الوقائية والضرورية تجاه أي شخص قد يرتكب أو أرتكب أفعال من شأنها تهديد الأمن و تعريض سلامة الطائرة للخطر، وله في ذلك أن يقيد حريته في الحدود اللازمة لحفظ الأمن داخل الطائرة وله أن يستعين بأعضاء الطاقم في ذلك أو يطلب مساعدة الركاب دون أن يجبرهم على ذلك[1]، و لا تعتبر إجراءات تقيد الحرية من قبل الأحكام القضائية بل هي إجراءات تحفظية وقتية تنتهي بانتهاء الرحلة الجوية وهبوط الطائرة في مطار الوصول[2].

ج. الاتصال بالسلطات المختصة في دولة الهبوط وإنزال الشخص الذي عرض سلامة الطائرة للخطر على أن يقدم عناصر الإثبات والمعلومات المتوفرة لديه.

الفرع الثاني : أشخاص الطاقم الجوي.

ينقسم الطاقم الجوي إلى طاقم فني و طاقم خدمي، فالطاقم الفني يشارك في ملاحة الطائرة، والطاقم الخدمي يشمل الذين لا يشاركون في أداء هذه الوظائف الفنية أي يشاركون بوظائف خدمية، ويرتبط أعضاء طاقم الطائرة بمستغل الطائرة بموجب عقود عمل، ويتوقف تحديد صلاحية صاحب العمل الذي يرتبط به أعضاء الطاقم على الكيفية التي يتم بها استثمار الطائرة، فلو أن مالكها يقوم باستثمارها بنفسه فلا شك في اعتبار أعضاء الطاقم من العاملين لديه، أما إذا تم الاستثمار عن طريق تأجير الطائرة للغير فالأمر يتوقف على نوع التأجير، فإذا كانت الطائرة تؤجر بالطاقم يكون أعضاؤها مرتبطين بمؤجر الطائرة بموجب عقود العمل، أما إذا كانت الطائرة عارية فالمستأجر هو الذي يتولى مشروع النقل الجوي[3]، وعرفت المادة (1) من قانون الطيران المدني عضو طاقم الطائرة بأنه : (أي شخص مكلف من قبل المستثمر بواجبات على الطائرة أثناء فترة الطيران)، ويجب أن تتوافر فيهما الكفاءة والقدرة على التعامل مع الطائرات ومن على

---

[1] المادة (102) قانون الطيران المدني الليبي.
[2] ابوزيد، رضوان، القانون الجوي قانون الطيران التجاري، مرجع سابق، ص 111.
[3] العريني، محمد فريد، و دويدار، هاني محمد، قانون الطيران التجاري، مرجع سابق، ص43.

متنهـا، ويجـب أن يكـون عـدد أفـراد الطـاقم كـافي للقيـام بالخـدمات المطلوبـة، ويقـع علـى عـاتقهم خـدمات المسافرين، يجب عليهم حمل شهادات أهلية وإجازات تصدر وتعتمد من الدولة التي تسجل بها الطائرة.

الفرع الثالث : التفتيش على الطائرات

أجازت المادة (16) من اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي (للسلطات المختصة في كل من الدول المتعاقدة الحق في تفتيش طائرات الدول المتعاقدة الأخرى، عند الهبوط و المغادرة و فحص الشهادات والمستندات بدون أن تسبب تأخيراً غير معقول)، والطائرة تحمل بعد استكمال تسجيلها علامات جنسيتها وحروف تسجيلها ويجب أن تكون بشكل ظاهر، وأن تكون على متنها الترخيص والتصاريح اللازمة للطيران، وأن تكون صالحة للملاحة الجوية مثبتة ذلك بشهادة صلاحيتها للطيران.

لسلطة الطيران القيام بالتفتيش والتحقق من صلاحية الطائرة للطيران بما في ذلك التأكد من صلاحية أجهزتها ومحركاتها وآلتها وصلاحية وثائقها، ويجب على مشغل الطائرة الالتزام بشروط سريان شهادة صلاحية الطيران وفي حال عدم الالتزام بشروط المقررة يوقف سريان شهادة الصلاحية وتصبح الطائرة في هذه الحالة غير صالحة للطيران إلى حين إستيفاء كل متطلبات الطيران[1]،ويلزم المشرع الليبي في قانون الطيران المدني الليبي المسؤول في الطائرة تقديم الوثائق والبيانات والسجلات الموجودة على متن الطائرة عند طلبها من رئيس سلطة الطيران المدني أو أحد الموظفين المخولين بإجراء التفتيش على الطائرات[2]، ويحق لمندوبي الجمارك والأمن العام والصحة والزراعة أن يقوموا كلا حسب اختصاصه بتفتيش أي طائرة وفحصها وفحص محتوياتها وأن يمنعوا طيرانها وحجزها أو حجز أية وثائق أو شخص أو بضاعة في الطائرة، إلى أن تنفذ التدابير المقررة وتستوفي الإجراءات القانونية[3].

---

[1] المادة (100) اللائحة التنفيذية لقانون الطيران المدني الليبي تنص (يجب على مشغل الطائرة الالتزام بمتطلبات سريان شهادة الصلاحية الجوية الصادرة للطائرة، و يترتب على عدم التزام مشغل الطائرة بأي من تلك المتطلبات توقف سريان الشهادة و تصبح الطائرة غير صالحة للطيران والى حين استيفاء كل متطلبات سريان الشهادة)

[2] المادة (80) قانون الطيران المدني الليبي تنص الفقرة (2) منه بأنه (يجب على المستثمر و على قائد الطائرة و أي شخص مختص ان يقدم للمدير العام او موظفي سلطة الطيران عند طلب اية وثائق او بيانات او سجلات مقررة بمقتضاه هذا القانون)

[3] المادة (8) قانون الطيران المدني الليبي تنص (لموظفي الجمارك و الأمن العام و الحجز الصحي و الزراعي الحق في تفتيش الطائرات او أي شخص او حمولة على متنها طبقا للقوانين والأنظمة المعمول بها في ليبيا).

الفصل الثاني

الحقوق العينية التي ترد على الطائرة والحجز عليها

الطائرة يمكن أن ترد عليها الحقوق العينية الأصلية والتبعية، وتصلح أن تكون محلاً للتصرفات القانونية فهي منقول شأنها في ذلك شأن باقي المنقولات الأخرى، تصلح أن تكون محلاً للملكية ، ويمكن أن يتم إيجارها حسب المقرر قانوناً، وتصلح أن تكون محلاً للرهن والامتيازات الجوية، وبالتالي يمكن حجزها والتنفيذ عليها وبيعها بيعاً اجبارياً لذلك نقسم هذا الفصل إلى ثلاث مباحث وهي :

المبحث الأول : ملكية الطائرة وإيجارها

المبحث الثاني : الرهن على الطائرة والامتيازات الجوية.

المبحث الثالث : الحجز على الطائرة وبيعها الجبري.

المبحث الأول

مـــلكية الطـــائرة وإيجـــارها

الملكية من أهم الحقوق التي ترد على الطائرة، ولما كان إيجار الطائرة ليس من الأمور النادرة إذ كثيراً ما تلجأ إليه شركات ومؤسسات الطيران فيما بينها، وذلك بسبب الضرورات العملية والاقتصادية التي تدفع نحو استئجار الطائرة بدلاً من شرائها، فإن الباحث يقسم هذا المبحث إلى مطلبين على النحو الآتي:

المطلب الأول : **ملكية الطائرة.**

المطلب الثاني : إيجار الطائرة.

المطلب الأول

مــلكـية الطـــائرة

الطـائرة مـال منقـول تخضـع للأحكـام الخاصـة بـالمنقولات، و لمـا كـان المشـرع الليبـي لـم يضـع أيـة أحكاما تنظم الحقوق التي ترد على الطائرة، فإن القواعد العامة في المنقول هي التي ستكون الملجأ لتطبيقها كل ما لزم الأمر لذلك ، و لكن المشرع الليبي في قانون الطيران المدني نص في المادة (42) على أن : (يتم نقل ملكية الطائرة بموجب سند رسمي و لا يكون له أي أثر تجاه الغير إلا بعد قيده في السجل الوطني).

أولاً : ملكية الطائرة بالنسبة للمتعاقدين.

في ظل عدم وجود نص خاص في قانون الطيران المدني الليبي يتطلب إبرام عقد بيع الطائرة في شكل معين، فإن هذا العقد سيخضع للقواعد العامة في القانون المدني ، و بمقتضى هذه القواعد فإن البيع هو : (عقد يلتزم به البائع أن ينقل للمشتري ملكية شيء أو حقاً مالياً آخر مقابل ثمن نقدي)[1]، و بالتالي يمكن تعريف بيع الطائرة بأنه عقد يلتزم بمقتضاه البائع بأن ينقل للمشتري ملكية الطائرة مقابل ثمن نقدي ،وكما إنه بمقتضى هذه القواعد يتطلب توافر الأركان العامة في عقد بيع الطائرة، الرضا والمحل والسبب، وطرفا هذا العقد هما البائع (مالك الطائرة) والمشتري، وبتطبيق تلك القواعد العامة على عقد نقل ملكية الطائرة، فإن ملكية الطائرة تنتقل فور إبرام العقد لذمة المشتري، و يتحمل هذا الأخير تبعة الهلاك التي تقع على المالك كما يلزم بالوفاء بالثمن، على أن الاحتجاج بنقل هذه الملكية في مواجهة الغير لا يكون إلا من يوم شهر التصرف بقيده بالسجل الخاص بقيد التصرفات على الطائرات.

تطبيقا لما سبق، يستطيع دائن البائع التنفيذ على الطائرة بعد عقد البيع وقبل شهر هذا التصرف حيث تعد الطائرة في مثل هذه الحالة على ملك بائعها بالنسبة للغير، كما لا يستطيع دائن المشتري الحجز والتنفيذ على الطائرة قبل شهر التصرف، وإذا فرض وقام مالك الطائرة ببيعها مرتين وقام المشتري الأول، فإن له الملكية في مواجهة الغير بمجرد هذا القيد وليس للمشتري إلا الرجوع على البائع[2].

---

[1] المادة (407) القانون المدني الليبي.

[2] القليوبى، سميحة، القانون الجوي، مرجع سابق، ص69.

لابد من الإشارة في هذا السياق بأنه لا يجوز نقل ملكية الطائرة التي تحمل الجنسية الليبية لأجنبي إلا بعد الحصول على إذن مسبق من رئيس سلطة الطيران المدني الليبي[1]، وفي حال تم بيع الطائرة لأجنبي، وكان البيع صحيحاً وفقا للإجراءات والشروط المنصوص عليها، فإن ذلك سيترتب عليه فقدان الطائرة للجنسية الليبية[2]،وعلى البائع بعد إتمام البيع أن يبلغ سلطة الطيران المدني بانتقال ملكية الطائرة لأجنبي لتقوم السلطة بعد ذلك بشطب الطائرة من سجل الطائرات، و إصدر شهادة شطب الطائرة، وعلى مالك الطائرة السابق إعادة شهادة تسجيل الطائرة إلى سلطة الطيران المدني[3].

ثانيا : نقل ملكية الطائرة – تجاه الغير

تنص المادة (42) قانون الطيران المدني الليبي على إن : (يتم نقل ملكية الطائرة بموجب سند رسمي ولا يكون له أثر تجاه الغير إلا بعد قيده في السجل)، بمقتضى هذه المادة فأن ملكية الطائرة تثبت في مواجهة الغير بمجرد أن يتم شهرها في السجل الخاص بالطائرات، وعلى ذلك إذا كانت الطائرة محلا لعقدي بيع متتاليين ، اعتبر مالكاً من سبق من المشترين إلى تسجيل عقده، كما يسوغ إلى دائني البائع الحجز على طائرة مدينهم المباعة طالما لم يتغير القيد في السجل[4]، ويثور التساؤل في هذا السياق عن مدى تطبيق قاعدة الحيازة في المنقول سند الحائز في الملكية؟

إن الحيازة في المنقول سند الحائز في الملكية، أما في العقارات فالحيازة تخضع في نقل ملكيتها للتسجيل، وبالتالي فالطائرات يتم تسجيلها في السجل الخاص بها، ومن ذلك لا يمكن تصور تطبيق قاعدة

---

[1] المادة (43) قانون الطيران المدني الليبي تنص على أنه(لا يجوز التصرف في أية طائرة مسجلة في السجل المنصوص عليه (السجل الوطني) من هذا القانون لصالح أي أجنبي بما في ذلك البيع و الرهن إلا بعد موافقة المدير العام).

[2] المادة (37) قانون الطيران المدني الليبي تتعلق بشطب الطائرة من سجل الطائرات و تنص في فقرتها الثانية تشطب الطائرة من السجل(إذا انتقلت ملكيتها لشخص لا يحمل الجنسية الليبية).

[3] المادة (76) اللائحة التنفيذية لقانون الطيران المدني الليبي تنص على أنه (يلتزم مالك الطائرة و المستأجر بإبلاغ المدير العام بكتاب مسجل مصحوب بعلم الوصول بحدوث التصرف او الواقعة الموجبة للشطب و ذلك فور حدوث أي منها و بما لا يجاوز خمسة أيام عمل و يقوم المدير العام بمجرد إبلاغه بإصدار قرار بشطب الطائرة من السجل و إصدار شهادة بإلغاء تسجيلها ، و يلتزم صاحب الشأن بإعادة شهادة التسجيل الأصلية) و في هذا السياق فإن للمحكمة العليا الليبية أحكاماً مشابه في هذا الشأن فحكمت بأن عقد البيع غير المسجل و إن كان لا ينقل الملكية بذاته، إلا أنه ينشئ حقوقاً للمشتري قبل البائع من بينها الحق في المطالبة بتسليم المبيع و يكون من ثم ذا صفة عن كل ما يرتبه له من حقوق، وإذا ورد بالحكم المطعون فيه إن الطاعن اشترى من المطعون ضده العقار محل الدعوى بموجب عقد بيع رسمي، فإن صفته تكون قائمة وإذا انتهى الحكم المطعون فيه إلى غير ذلك ، و رتب على عدم تسجيل عقد البيع وأيلولة العقار للدولة انتفاء صفة الطاعن في رفع الدعوى فأنه يكون مخالفاً للقانون ومخطئاً في تأويله، مجلة أحكام المحكمة العليا الليبية، رقم الطعن 136/ 43 ق، تاريخ الطعن 2001/10/27.

[4] أبادير، رفعت، النظام القانوني للطائرة في المملكة المغربية، دراسة قانونية، مجلة البحث العلمي، العدد29،30،المجلد 16، المغرب، ص45.

الحيازة في المنقول سند الحائز، بحيث تستلزم هذه القاعدة حسن نية الحائز وسبب صحيح تستند عليه الحيازة، مما ينفي على أن يكون حائز الطائرة جاهلا بمالكها الحقيقي.

فطالما اشترط المشرع تسجيل الطائرة، فشهادة التسجيل التي تمنحها سلطة الطيران المدني تعد وثيقة رسمية على ملكية الطائرة ، إذ أنها لا تصدر إلا بعد التحقق من ملكية طالب التسجيل للطائرة بناء على الوثائق المقدمة، و يحول هذا الإجراء الشكلي دون تطبيق قاعدة الحيازة في المنقول سند الحائز ، فالإشهار وحده هو الذي يمكن اعتماده كسند لملكية الحائز للطائرة، إذ لا محل في ظل هذا النظام للقول بحسن نية الحائز أو باعتقاده أنه يتلقى الطائرة من مالكها، إذ إن سجل الطائرات متاح و بسهولة للاطلاع عليه و التأكد من ملكية البائع[1]، وبالتالي فإذا انتقلت ملكية الطائرة بسبب البيع يجب للاحتجاج بهذه الملكية في مواجهة الغير، أن يلتجأ المشتري إلى قيد هذا التصرف الذي آلت بموجبه ملكية الطائرة في السجل المعد لذلك[2]، ولكن ماذا عن تطبيق قاعدة الحيازة الممتدة، أي قاعدة التقادم المكسب للملكية على الطائرة ؟ بمعنى آخر هل يمكن أن تكتسب الطائرة ملكيتها بالتقادم الطويل ؟

إن الحيازة الممتدة هي اكتساب ملكية المنقول ، أو أيّ حق عيني آخر وارد عليه بحيازته مدة معينة من الزمن، ويشترط لاكتساب الملكية استنادا إلى التقادم المكسب توافر شرطان : **الأول** : وجود حيازة بعناصرها وخلوها من العيوب. **الثاني** : يجب أن تستمر حيازة الحائز للمنقول مدة خمس عشرة سنة دون انقطاع من وقت حيازته له، أي وجوب توافر التقادم الطويل[3]، وهذا ما قضت به المادة (972) من القانون المدني الليبي بأنه : (من حاز منقولاً أو عقاراً دون أن يكون مالكه أو حاز حقاً عينيّاً على منقول أو عقار دون أن يكون هذا الحق خاصاً به كان له أن يكتسب ملكية الشيء أو الحق العيني إذا استمرت حيازته دون انقطاع خمسة عشر سنة).

إن قانون الطيران المدني الليبي لم يتضمن أية نصوص تتعلق بهذه المسألة، مما يتطلب على الباحث أن يستقرأ القوانين العربية المقارنة لمعرفة مدى انطباق قاعدة التقادم المكسب للملكية على الطائرة، فالمشرع المصري نجده في القانون رقم (26) لسنة(1976) بشأن بعض الأحكام الخاصة بالطائرات قد نص في مادته (57) : (مع عدم الإخلال بالأحكام الواردة في هذا القانون تعتبر الطائرة مالاً منقولاً ومع

---

[1] بريري ، مختار محمود ، قانون الطيران وقت السلم ، مرجع سابق ، ص81، و راجع أبادير، رفعت، النظام القانوني للطائرة في المملكة المغربية ، مرجع سابق ص47.

[2] القليوبى، سميحة، القانون الجوي، مرجع سابق، ص68.

[3] شهاب، عبدالقادر محمد، و محمدين عبدالقادر محمد، الوجيز في الحقوق العينية، مرجع سابق، ص152.

ذلك، فإن التصرفات و الوقائع التي ترتب إنشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية أو الحقوق الملكية الأخرى على الطائرة لا تكون حجة على الغير إلا إذا اشتهرت بطريق التسجيل أو القيد بحسب الأحوال).

مفاد هذا النص إنه ليس فقط التصرفات القانونية هي التي يتم اشهارها فحسب ، بل أيضا الوقائع التي يترتب عليها إنهاء أو نقل ملكية الطائرة، وعليه فإن الحيازة المجردة للطائرة مهما طالت مدتها، لا يترتب عليها أي أثر قانوني في مواجهة الغير[1].

مما تقدم يؤيد الباحث ما أخذ به المشرع المصري، فلا يمكن أن تكتسب ملكية الطائرة بالتقادم في ظل اشتراط الرسمية في سند الملكية و شهره من خلال قيده في السجل الخاص بالطائرات، بالإضافة إلى أن الدولة تشرف على الطائرة و تراقب تتبع انتقال ملكيتها مما يصعب مع ذلك أن تكتسب ملكية الطائرة بالتقادم حتى وإن طالت مدته ما لم تكن هذه الطائرة قد حققت ملكيتها و صدرت بشأنها سندات مؤقته أو قطعية.

[1] الكيومي، راشد بن محمد، النظام القانوني للطائرة وفقا لقانون العماني وأحكام الاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص156.

المطلب الثاني

إيـــجار الطـــائرة.

إن إيجار الطائرة ليس من الأمور النادرة، إذ كثيراً ما تلجأ إليه شركات ومؤسسات الطيران فيما بينهما[1]. وذلك بسبب الضرورات العملية والاقتصادية التي تدفع نحو استئجار الطائرة بدلاً من شرائها، ومنها ارتفاع أثمان الطائرات، و ارتفاع كلفتها التشغيلية، كذلك هناك مواسم معينة تؤدي إلى زيادة مؤقتة أو موسمية أو عارضة على استخدام الطائرات، فازدياد الطلب العارض لا يبرر شراء الطائرات لتعزيز الأسطول الجوي، وإنما يكتفي بتغطية هذه الزيادة عن طريق الاستئجار[2].

ويعتبر عقد إيجار الطائرة من أهم عقود الاستغلال الجوي لها، حيث إن استغلال الطائرة بواسطة مالكها أو مجهزها، يتم إما عن طريق إبرام عقد النقل الجوي للأشخاص و البضائع الذي يتم بين الناقل الجوي والمسافرين أو أصحاب البضائع، بغرض نقل الراكب أو البضائع من مكان إلى آخر مقابل أجرة، وإما عن طريق قيام المالك أو المؤجر بتأجير الطائرة كلها أو بعضها لمستأجر معين لمدة زمنية معينة أو رحلة أو لعدة رحلات مقابل أجرة[3]، ولما كان المشرع الليبي في قانون الطيران المدني قد نظم إيجار الطائرة في المواد (44 - 47) تناول فيها تنظيم بعض المسائل المتعلقة بإيجار الطائرة، لهذا لن يدخل في نطاق " دراسة إيجار الطائرة" عقد النقل الجوي سواء للأشخاص أم البضائع، وإنما ستقتصر دراسة إيجار الطائرة على بيان صور إيجار الطائرة، وبيان بعض الأحكام المنظمة لإيجار الطائرة.

ولم يحدد قانون الطيران المدني تعريف لإيجار الطائرة، رغم أنه أشار بأنه يقصد بالطائرة المؤجرة بأنها الطائرة التي يتولى المستأجر تشغيلها بهيئة قيادة تابعه لها[4]، وبالرجوع إلى قواعد القانون المدني الليبي حول تحديد المقصود بعقد الإيجار نجد بأن المادة (557) تنص في تعريف الإيجار بأنه : (عقد يلتزم المؤجر بمقتضاه أن يمكن المستأجر من الانتفاع بشيء معين مدة معينة لقاء أجر معلوم). وتطبيقاً لذلك على

---

[1] رضوان، ابوزيد، القانون الجوي قانون الطيران التجاري، مرجع سابق ، ص 57.

[2] غطاشة، أحمد عبداللطيف(2002)الطيران المدني، الطبعة الأولى، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ص 54.

[3] حمد الله، حمد الله محمد (2016) القانون الجوي إيجار الطائرة ،الطبعة الأولى، مكتبة القانون و الاقتصاد ، الرياض، السعودية، ص7

[4] المادة (45) قانون الطيران المدني الليبي و تنص(.... و يقصد بالطائرة المؤجرة الطائرة التي يتولى المستأجر تشغيلها بهيئة قيادة تابعة لها)، كما ان باستقراء القانون المقارن نجد بأن المشرع الموريتاني على سبيل المثال في مدونة الطيران المدني المنشورة بالقانون رقم 2 لسنة 2011 قد فرق بين ايجار الطائرة و استئجار الطائرة ، فقصد بإيجار الطائرة عملية يقوم بموجبها المؤجر بوضع طائرة بدون طاقم رهن تصرف المستأجر ، و يقصد باستئجار الطائرة عملية يضع بموجبها المؤجر الطائرة بطاقم رهن تصرف المستأجر و يبقى الطاقم تحت إمرة المؤجر ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك.

إيجار الطائرة يمكن القول بأن عقد إيجار الطائرة عبارة عن اتفاق يلتزم المؤجر بمقتضاه بأن يضع تحت تصرف المستأجر طائرة معينة لمدة معينة ، وذلك مقابل أجر يتم الاتفاق عليه، وهذا ما عمل عليه جانب من الفقه في تحديد تعريف إيجار الطائرة بأنه عبارة عن عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر أن يضع الطائرة تحت تصرف المستأجر وتمكينه من استغلالها في اغراض معينة ولفترة يحددها الاتفاق لقاء أجر معين[1].

أولاً : صور إيجار الطائرة.

إيجار الطائرة قد يكون بوضعها تحت تصرف المستأجر بهيئة قيادة، وقد يكون بوضعها تحت تصرف المستأجر دون هيئة قيادة أو بإيجار سعة الطائرة، وحددت اللائحة التنفيذية لقانون الطيران المدني الليبي صور إيجار الطائرة وهي :

أ. إيجار الطائرة بهيئة قيادة.

تخضع هيئة قيادة الطائرة في هذا العقد إلى رقابة وإشراف ومسؤولية المؤجر، ويشترط المشرع الليبي إذا كان استئجار الطائرة من مشغل أجنبي ألا تتجاوز مدة عقد الإيجار(12) شهرا قابلة لتجديد بمدة مماثلة ، بعد أن يوافق على ذلك رئيس سلطة الطيران المدني، و يجب على سلطة الطيران المدني قبل قبول الطائرة محل العقد التدقيق في قدرة المؤجر وكفاءته الفنية و التنظيمية و التأكد من مدى امتثال دولة تسجيل الطائرة محل العقد للقواعد القياسية الدولية[2]، ويتولى عقد الإيجار تحديد العلاقة بين المؤجر والمستأجر وتحديد التزاماتهم، و من الالتزامات التي تقع على عاتق المؤجر في هذا العقد بأن يضع الطائرة المتفق عليها تحت تصرف المستأجر وتمكينه من استغلالها خلال المدة المحددة، على أن تكون الطائرة بحالة جيدة وصالحة للملاحة الجوية.

أما المستأجر يلتزم بالتقيد بما جاء في عقد الإيجار و أن يقوم بدفع الأجرة المتفق عليها، فإن ما يميز عقد الإيجار عن غيره من العقود الواردة على المنافع كالإعارة مثلا، هو وجود الأجرة و التي تعتبر ركن من أركان هذا العقد، كذلك فإن دفعها هو التزام ناشئ عن هذا العقد[3]، وفي الواقع قانون الطيران المدني

---

[1] رضوان، ابوزيد، القانون الجوي قانون الطيران التجاري ، مرجع سابق، ص57.
[2] المادة (92) اللائحة التنفيذية لقانون الطيران المدني الليبي تنص في الفقرة (أ) (يشترط في حالة استئجار طائرة من مشغل أجنبي ألا تتجاوز مدة عقد الإيجار 12شهرا و لتلبية المتطلبات الوطنية للتشغيل و السلامة يتم التدقيق على الحالة الفنية و التنظيمية للمؤجر و امتثال دولة التسجيل للقواعد القياسية الدولية) و تنص الفقرة (ب) (.... لا تتجاوز 15 يوما و لا يسري على هذا النوع شرط التدقيق على المؤجر شريطة حيازته لشهادة مشغل جوي)
[3] غطاشة، احمد عبداللطيف، الطيران المدني، مرجع سابق، ص 59.

الليبي لم يتضمن أية نصوص تتعلق بمقابل الأجرة في عقد إيجار الطائرة، مما يستلزم الأمر في هذه الحالة رجوع الطرفين عند اللزوم إلى القواعد العامة في القانون المدني المتعلقة بالأجرة إذا لم يكن بين طرفين العقد اتفاق خاص بشأنها، كما يلتزم المستأجر بأن يستخدم الطائرة استخداماً مشروعاً، وفي هذا الصدد يتسأل الباحث حول مدى امكانية إيجار طائرة بهيئة قيادة مشتركة ؟

يقصد بإيجار الطائرة بهيئة مشتركة أن يوفر المؤجر والمستأجر طاقم طائرة لتنفيذ العمليات الجوية المتفق عليها، ويجب في هذه الحالة أن يكون كل من المؤجر والمستأجر حائزاً على شهادة مشغل جوي سارية المفعول، وكذلك يجب على الدولة التي سجلت بها الطائرة محل العقد، أن توافق على النقل إلى دولة التشغيل بعض من مهامها و واجباتها بالنسبة للطائرة المؤجرة، إلى سلطة الطيران المدني في دولة المستأجر[1]، ويجب على المستأجر في عقد إيجار الطائرة بهيئة مشتركة أن يتحصل على إذن مسبق من رئيس سلطة الطيران المدني الليبي، ويجب أن تتوافر الشروط التالية:

1- أن يكون المستأجر من المواطنين الليبيين أو من الأجانب المقيمين في ليبيا إقامة فعلية ودائمه.
2- يجب أن يكون الإيجار لغرض ممارسة نشاط مسموح به قانوناً.
3- يجب أن تكون الطائرة صالحة للملاحة الجوية وفقا للقواعد الفنية.

ب. إيجار الطائرة بدون هيئة قيادة.

هذا النوع من الإيجار هو عبارة عن عقد يلتزم بمقتضاه أن يضع المؤجر الطائرة دون هيئة قيادة تحت تصرف المستأجر وتمكينه من استغلالها لفترة محددة لقاء أجر معين، ولا تثأر في هذا العقد أية مشكلة إذا كان عقد الإيجار يتضمن تأجير الطائرة دون هيئة قيادة، وذلك لأن هيئة القيادة الجديدة ستكون من تكليف وإشراف المستأجر، و يكون هو المسؤول عن كافة الالتزامات بالنسبة لهم وبالنسبة لأخطائهم[2]،ويلتزم المستأجر بتقديم إثبات يتضمن الإجراءات والترتيبات المالية التي اتخذها مع أحد المصارف المحلية أو أحد الجهات التمويلية المحلية، ويقدم هذا الإثبات إلى رئيس سلطة الطيران المدني[3]، وأن يلتزم أيضاً بالالتزامات والواجبات المفروضة عليه بموجب عقد الإيجار أو بقوة أحكام القانون، واستعمال الطائرة وفقا

[1] المادة (92/ د) اللائحة التنفيذية لقانون الطيران المدني الليبي.
[2] رضوان، ابوزيد، القانون الجوي قانون الطيران التجاري، مرجع سابق، ص 59.
[3] المادة (92/ ج /1) اللائحة التنفيذية لقانون الطيران المدني الليبي تنص (تقديم إثبات إلى المدير العام عن الترتيبات المالية من مصرف محلي أو جهة تمويلية محلية).

لقدراتها الفنية ووفقا لما هو متفق عليه مع المؤجر وحسب الإذن الممنوح له من رئيس سلطة الطيران المدني، ودفع مقابل الإيجار حسب ما هو متفق عليه.

أما المؤجر فإنه يلتزم بأن يضع الطائرة المتفق عليها تحت تصرف المستأجر، ويمكنه من استخدامها حسب ما هو متفق عليه، ويجب أن تكون الطائرة بحالة فنية جيدة وصالحة للملاحة الجوية ويلتزم بإجراء صيانة الطائرة حسب البرنامج المعد من مصنع الطائرة، والمعتمد لذى سلطة الطيران في دولة التسجيل، إذا لم تكن الصيانة من واجبات المؤجر بحسب الاتفاق المبرم بينهم، ويندرج تحت هذا الالتزام أيضاً أن يسلم المؤجر للمستأجر أية وثائق أو مستندات أو أية أدوات يتعذر بدونها الانتفاع بهذه الطائرة، كتسليم المؤجر للمستأجر شهادة تسجيل الطائرة، وشهادة صلاحية الطائرة، وأجهزة اللاسلكي، وكل ما يلزم لتشغيل الطائرة محل العقد سواء ما يتعلق منها بجسم الطائرة، أو ما يتعلق بمحركاتها، أو أجهزتها الملاحية الاخرى[1].

ج. إيجار سعة الطائرة.

عقد يحتفظ فيه المؤجر بكافة سلطاته على الطائرة و طاقمها، مع التزامه بتمكين المستأجر من استغلال كامل سعة الطائرة أو جزء منها لرحلة أو أكثر أو لمدة معينة لقاء أجر[2]، وتكون الطائرة في هذا العقد في حيازة المالك لا المستأجر، ويكون أفراد هيئة القيادة تابعين للمالك لا إلى المستأجر، وخاضعين لرقابته وإشرافه، ومن ثم يكون مسؤولاً عن أفعالهم طبقاً لقواعد مسؤولية المتبوع عن أفعال تابعيه، لأن المستأجر وأن كان هو الذي يبرم عقود النقل مع الركاب أو المرسلين إلا إن تنفيذ هذه العقود لا يتولاه المالك المؤجر[3].

يتقيد المؤجر في هذا العقد بأن يضع تحت تصرف المستأجر السعة المحددة في الطائرة في الوقت والمكان المتفق عليه، ويجب أن تكون الطائرة مجهزة بشكل جيد ومؤمنة بكافة الاحتياجات اللازمة للرحلة الجوية، أما المستأجر فيلتزم باستخدام هذه السعة حسب المتفق عليه، وأن يقوم بدفع مقابل الإيجار، وأن يتقيد بالالتزامات والواجبات المفروضة عليه بموجب عقد الإيجار و أحكام القانون.

مما تقدم يمكن القول بالرغم من أهمية إيجار الطائرة فإن المشرع الليبي في قانون الطيران المدني لم ينظمه بشكل خاص، بل اكتفى ببيان صور إيجار الطائرة ضمن قواعد اللائحة التنفيذية لهذا القانون، فقد

[1] غطاشة، احمد عبداللطيف، الطيران المدني، مرجع سابق، ص 57.
[2] رضوان، ابوزيد، القانون الجوي قانون الطيران التجاري، مرجع سابق ، ص 58.
[3] أحمد، عبد الفضيل محمد، القانون الجوي الخاص، مرجع سابق ، ص 97.

يكون الإيجار على طائرة بهيئة قيادة، وقد يقتصر على الطائرة فقط بدون هيئة قيادة، وقد يكون إيجار الطائرة بهيئة قيادة مشتركة، وحاول المشرع أن يعالج من خلال تنظيمه مسألة إدارة الطائرة واستغلالها، بقاء المالك مسؤولاً بجانب المستأجر عن الاخلال بالالتزامات والواجبات المفروضة بقوة القانون، واعتبار القانون المؤجر والمستأجر متضامنين في المسؤولية إلا إذا تم الاتفاق على خلاف ذلك، وتم تسجيل هذا الاتفاق في السجل الخاص بالطائرات.

المبحث الثاني

الرهن على الطائرة والامتيازات الجوية

لما كان الاستغلال الجوي للطائرة يجعل من مالك الطائرة في حاجة مستمرة للحصول على المبالغ اللازمة لتسير رحلاته الجوية، وبما أن الطائرة تصلح بأن تكون محلا للرهن ومحلا لتقرير الامتيازات عليها، وذلك انطلاقا من فكرة الضمان العام المقررة لكل دائن بمقتضى القانون.

ومما تقدم يتعرض الباحث في هذا المبحث إلى دراسة الرهن على الطائرة والامتيازات الجوية ، ويقسم هذا المبحث على النحو الآتي:

المطلب الأول : الرهن على الطائرة

المطلب الثاني : الامتيازات الجوية.

المطلب الأول

الـــرهن عـلى الطــائرة.

الطائرة منقول تصلح بأن ترد عليها الحقوق العينية التبعية، ويتم رهنها شأنها في ذلك شأن المنقولات الأخرى، إلا أنها ولاعتبارات معينة ومتعددة تعتبر الطائرة ذات أهمية خاصة، نظراً لارتفاع قيمتها وكثرة المشاكل التي تترتب على التعامل بها وخطورة هذه المشاكل في كثير من الأحيان[1]، وأخضعت الطائرة لنظام تسجيل خاص بها تدون فيه كل البيانات التي ترد عليها، ويمكن الاستعلام عن تلك البيانات بسهولة، ومن هذا المنطلق استقرت بعض القوانين العربية[2]،على تنظيم رهن الطائرة تنظيماً خاصاً يتباعد عن أحكام تنظيم رهن المنقولات وشبيهاً بأحكام رهن العقارات، وذلك برهن الطائرة دون التخلي عن حيازتها للدائن.

غير أن المشرع الليبي لم ينظم في قانون الطيران المدني أحكام الرهن على الطائرات، وإنما نص على الرهن في موضعين فقط ، أحدهما لا يجوز التصرف في أية طائرة مسجلة لصالح أي أجنبي بالرهن إلا بعد موافقة رئيس سلطة الطيران المدني ، والموضع الآخر هو احتواء السجل الوطني للطائرات على بيانات الرهن[3]، مما جعل الباحث يلجأ إلى القواعد العامة في القانون المدني الليبي المتعلقة برهن المنقولات (الرهن الحيازي) التي لو سلمنا بتطبيقها لأدى ذلك إلى ضرورة تسليم الطائرة إلى الدائن المرتهن، ويصعب على المدين بعدئذ الوفاء وتخليص الطائرة من الرهن، فكيف يسنى له ذلك والطائرة التي هي أداته للاستغلال في حوزة الدائن[4]، مما يعني عدم ملائمة تطبيق أحكام الرهن الحيازي على الطائرة، بسبب خروج حيازتها من يد المالك وانتقالها إلى يد الدائن المرتهن، فيترتب عنه تعطيل استغلالها وإضعاف ائتمانها، كما لو رجعنا إلى أحكام الرهن الاتفاقي (الرسمي) نجد بأن الطائرة منقول، والرهن الاتفاقي لا يمكن أن يرد إلا على عقار، إذا لا يوجد نص يخالف ذلك.

---

[1] الجبوري، ياسين محمد (2016) الوجيز في شرح القانون المدني الأردني العقود المسماة شرح أحكام عقد البيع ، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن،، ص 429.
[2] باستقراء القانون المقارن نجد بان المشرع المصري قد نظم الرهن على الطائرات بشكل خاص في القانون رقم (26) لسنة 1976 بشأن بعض الاحكام الخاصة بالطائرات على عكس المشرع الليبي والاردني الذي لم يقم بتنظيم الرهن أساساً.
[3] المادة (43) قانون الطيران المدني الليبي، والمادة (73) اللائحة التنفيذية لقانون الطيران المدني الليبي.
[4] محمدين، جلال وفاء، دروس في القانون الجوي، مرجع سابق ، ص 173.

إن المشرع الليبي عرف فكرة رهن المنقول دون حيازته في يد الدائن المرتهن في القانون البحري، فنص على رهن السفينة دون أن تنتقل حيازتها للراهن[1]، والسفينة منقول ذو أهمية اقتصادية لا تختلف عن أهمية الطائرة الأقتصادية، مما يجعل الباحث يتساءل عن السبب الذي جعل المشرع الليبي في قانون الطيران المدني يسكت عن تنظيم أحكام رهن الطائرة خاصةً أن ليبيا طرفاً في معاهدة جنيف بشأن الأعتراف الدولي بالحقوق التي ترد على الطائرة؟

مما تقدم استلزم على الباحث أن يبحث في أحكام الرهن الاتفاقي (الرسمي) المقررة في القانون المدني الليبي، ومعرفة مدى ملائمتها مع طبيعة الاستغلال الجوي؟ خاصة وأن أغلب الاتجاه الحديث في القانون المقارن يسير نحو انتزاع بعض المنقولات من نطاق الرهن الحيازي لإدخالها في دائرة الرهن الرسمي، كلما توفرت لها من الصفات ما يجعل المرتهن بمنأى عن خطر تصرفات مالكها فيها، وما يمكن من إشهار ما يرد عليها من تصرفات شهراً مفيداً[2].

الفرع الأول : إنشاء الرهن على الطائرة.

حتى ينشأ الرهن على الطائرة صحيحاً من الناحية القانونية، يجب أن تتوفر فيه شروطاً موضوعيةٍ وشروطاً شكليةٍ، وهذه الشروط يتناولها الباحث على النحو التالي :

أ. الشروط الموضوعية للرهن.

يشترط في عقد الرهن توافر الأركان الموضوعية التي يجب أن تتوفر في كافة العقود، وهي الرضا والمحل والسبب، وسيكتفي الباحث بعرض محل عقد الرهن بشكل خاص، مشيراً إلى إن الرهن يجب أن تتوافر فيه الرضا بين المتعاقدين، وأن تتطابق إرادتيهما، فقد يكون الراهن مدينا للدائن المرتهن، وقد يكون شخص آخر يقدم رهناً لمصلحة المدين، وفي كلتا الحالتين يجب أن يكون الراهن مالكاً للطائرة المرهونة وأهلا للتصرف فيها [3]، ويجب أن يكون سبب الرهن متمثلا في الدين المضمون، فيجب أن يحدد مبلغ الدين المضمون في عقد الرهن تحديداً دقيقاً ويترتب على ذلك عدم قابلية الرهن لتجزئة، وعدم انفصال الرهن عن

---

[1] المادة (61) القانون البحري الليبي الصادر بتاريخ 1953/11/27، أقر رهن السفينة دون نقل حيازتها.

[2] المزوغي، عبدالسلام علي(1993) النظرية العامة لعلم القانون الحقوق العينية التبعية، الطبعة الأولى، منشورات الجامعة المفتوحة، طرابلس، ليبيا، ص228.

[3] المادة (1053) القانون المدني الليبي تنص(1. يجوز أن يكون الراهن هو نفس المدين كما يجوز أن يكون شخصاً آخر يقدم رهن المصلحة المدين. 2. و في كلتا الحالتين يجب أن الراهن مالكا للعقار المراد رهنه و أهلاً للتصرف فيه)، و في هذا السياق تنص المادة(1036) من القانون المدني(إذا كان الراهن غير مالك للعقار المرهون فإن عقد الرهن يصبح صحيحاً إذا أقره المالك الحقيقي بورقة رسمية).

الدين المضمون، وتحديد ما يستحق عليه من فوائد، لأن الدين المضمون هو الأصل أما الرهن فهو حق عيني تبعي[1].

1- **محل عقد الرهن.**

يعتبر تحديد المحل عنصراً لأزماً لإبرام العقد بدونه يبطل الالتزام، ويجب أن يكون المحل ممكناً ومشروعاً[2]، والقاعدة العامة هي أن يرد الرهن الرسمي على العقارات دون المنقولات، إلا أن هناك استثناء أدخل لهذه القاعدة، فأصبحت بمقتضاه بعض المنقولات ترهن رسمياً شأنها في ذلك شأن العقارات تماماً كالسفن، وهذا الاستثناء يرجع لأي اعتبارات خاصة بهذه المنقولات منها قابليتها للشهر وقيمتها المالية الباهظة[3].

هذا ما اشترطته أيضا المادة (1038/ 1) من القانون المدني والتي جاء فيها : (لا يجوز أن يرد الرهن الرسمي إلا على عقار أو على حق انتفاع متعلق بعقار ما لم يوجد نص يقضي بخلاف ذلك) وعلى ذلك نجد بأن المشرع قد أجاز خلالها رهن بعض المنقولات استثناءً، فأجاز رهن السفينة رهناً رسمياً في القانون البحري[4]، ويشترط في العقار المرهون مما يصح التعامل فيه، وأن يكون مما يجوز بيعه في المزاد العلني، وأن يكون معيناً بالذات تعيناً دقيقاً، وأن يكون الراهن مالكاً له، واتفاقية جنيف بشأن الاعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات(1948) قد نصت على أن تتعهد الدول المتعاقدة بالاعتراف بحق الرهن الرسمي على الطائرة ضماناً للوفاء بالدين، على أن يكون الرهن قد تأسس طبقا للقانون الداخلي للدولة التي سجلت فيها جنسية الطائرة، وأن يكون قد دون الرهن في سجلاتها الخاصة بالطائرات[5]، كل ما تقدم يجعل الباحث يتسأل عن مدى جواز رهن الطائرة وهي في طور التصنيع ؟ ورهن الطائرة على الشيوع؟ ورهن ملحقات الطائرة وقطع غيارها؟ وهل يمكن رهن الاسطول الجوي كاملا؟

---

[1] عبدالعالي، عبدالحميد عبدالله (1999) الحقوق العينية الأصلية والتبعية، القسم الأول حق الرهن الرسمي وحق الاختصاص، الطبعة الأولى، جامعة عمر المختار، درنة، ليبيا، ص139.

[2] الأزهري، محمد علي البدوي (1991) النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، الجزء الأول، منشورات الجامعة المفتوحة، طرابلس، ليبيا، ص113.

[3] لحميم ، زليخة (1996) الرهن الرسمي و انقضاؤه في القانون المدني الجزائري ،قدمت للحصول على رسالة الماجستير القانون الخاص، منشورات جامعة الجزائر، الجزائر، ص105

[4] المادة (61) القانون البحري الليبي، و كذلك راجع الصرايرة، إبراهيم صالح، النظام القانوني لرهن السفينة (2016) مجلة العدد3، المجلد30.

[5] المادة (1 / د) اتفاقية جنيف بشان الاعتراف الدولي بالحقوق على الطائرة لسنة1948(الرهن الرسمي).

1. رهن الطائرة في طور التصنيع.

الأصل أن الطائرة في هذه المرحلة تكون مملوكة للمصنع والذي غالبا ما يقوم هو برهنها لحصوله على التسهيلات الائتمانية اللازمة للتصنيع، وفي الواقع المشرع الليبي في قانون الطيران المدني لم ينظم الرهن بكافة صوره، إلا إنه في القانون المدني لم يجيز رهن المال المستقبل واعتبره يقع باطلاً[1]، ولكن قد يقع الرهن على الأجزاء التي تم صنعها بالفعل، ومن ثَم فالطائرة في طور التصنيع تعتبر مالاً موجوداً وقت الرهن، فطالب التصنيع يمتلك الأجزاء مقابل الدفعات التي يؤديها باعتبارها جزء من الثمن، فيقع الرهن على الأجزاء التي يملكها طالب التصنيع.

المشرع الليبي في القانون البحري تناول رهن السفينة طور الإنشاء في المادة (1/66) حيث يجوز إبرام عقد الرهن البحري على سفينة قيد الإنشاء، فباني السفينة يمكنه رهنها للحصول على الائتمان اللازم لإتمام البناء[2].

رهن الطائرة في طور التصنيع مفيداً للصانع والمستغل الجوي، فهو يسمح للصانع بالحصول على الأموال اللأزمة لإتمام الصنع، وهو أيضا يقدم للمستغل الجوي ضماناً اتفاقياً يمكّنه من استيفاء ما دفعه للصانع من مقدم ثمن الطائرة بالأولوية على غيره[3].

2. رهن الطائرة المملوكة على الشيوع.

يمكن أن يرد الرهن على الطائرة كاملة ويكون صادراً عن جميع الشركاء على الشيوع، وهو رهن صحيح يتوفر فيه ما استلزمه القانون من شرط ملكية الراهن للطائرة المرهونة.

وجاز أن يرد الرهن على حصة شائعة في الطائرة، فكل شريك في الشيوع يملك حصته ملكاً تاماً له أن يتصرف فيها، وله أن يرهن حصته الشائعة ويقع رهنه صحيحاً ونافذاً دونما انتظار للقسمة[4].

---

[1] المادة (1036/ 2) القانون المدني الليبي و التي تنص على " يقع باطلا رهن المال المستقبل"

[2] عشوش، أحمد عبدالحميد(1977) القانون البحري الليبي السفينة و أشخاص الملاحة البحرية، الجزء الأول، منشورات الشركة العامة للنشر والتوزيع والاعلان، طرابلس، ليبيا،ص196. كذلك راجع الكيلاني، عبدالسلام، رهن الطائرة في القانون الليبي، مرجع سابق، ص43، كذلك راجع الصرايرة، إبراهيم صالح، التنظيم القانوني للرهن على السفينة، مرجع سابق.

[3] أحمد، عبدالفضيل محمد، القانون الجوي الخاص ، مرجع سابق ، ص 117.

[4] المادة (2/1042) القانون المدني الليبي وتنص (1. يبقى نافدا الرهن الصادر من جميع الملاك لعقار شائع.)، و كذلك راجع المزوغي، عبدالسلام علي، النظرية العامة لعلم القانون، الحقوق العينية التبعية، مرجع سابق، ص 78،81.

3. رهن ملحقات الطائرة و قطع غيارها.

اقتصر تعريف المشرع الليبي في قانون الطيران المدني للطائرة بأنها آلة في استطاعتها أن تستمد بقاءها من ردود فعل الهواء غير ردود الهواء المنعكسة عن سطح الارض، إلاّ إن اتفاقية جنيف للاعتراف الدولي بالحقوق على الطائرة قد توسعت في المادة (16) فنصت بأن اصطلاح الطائرة : (يشمل هيكل الطائرة والمحركات والمرواح وأجهزة اللاسلكي وجميع العناصر المعدة للاستعمال في الطائرة سواء المركبة عليها أو المفصولة عنها مؤقتا)، ويشمل الرهن على الطائرة مشتملاتها مثل هيكلها، وسائر أجهزتها وما يتصل بها من معدات ولو كانت الأشياء التي يمكن فصلها من على الطائرة، وفي حال هلاك الطائرة فإن الرهن ينتقل إن تم الاتفاق بنص صريح في سند الرهن بمرتبته إلى الحق الذي يترتب لمالكها نتيجة لهذا الهلاك كحقه في التعويض أو التأمين[1].

كما تناولت المادة (4/10) من هذه الاتفاقية اصطلاح قطع الغيار بأن : (أجزاء الطائرة والمحركات والمرواح وأجهزة اللاسلكي والمفروشات أو أي أجزاء من هذه العناصر، و بصورة عامة أية أشياء أخرى مهما كانت طبيعتها، و يحتفظ بها لتركيبها في الطائرة استبدالا للأجزاء أو الأدوات المرفوعة منها)، ويتسأل الباحث عن الرهن الواقع على الطائرة هل يشمل قطع الغيار؟

يمكن أن يشمل الرهن على الطائرة قطع الغيار على أن يرفق بوثيقة مسجلة بيان وطبيعة القطع الغيار وعددها ويمكن استبدال هذه القطع بقطع أخرى مماثلة بدون أن يؤثر ذلك في حق الدائن[2]، وفي القانون المقارن نجد بأن المشرع المصري قد أجاز أن يتم الاتفاق في عقد الرهن على أن يشتمل الرهن قطع الغيار المملوكة لمالك الطائرة المرهونة و الخاصة بطراز هذه الطائرة[3]، وجعل المشرع المصري صحة رهن قطع غيار الطائرة وقفا على تحقيق شروط ثلاثة [4]:

الأول : لأبد أن يكون هناك رهناً على الطائرة ذاتها، بحيث يجئ رهن قطع الغيار تبعا للرهن الرسمي المقرر على الطائرة، وبمعنى آخر لا يصح رهن قطع الغيار الذي يجئ استقلالاً عن رهن الطائرة.

---

(1) رضوان، ابوزيد، القانون الجوي قانون الطيران التجاري، مرجع سابق، ص 63.

(2) المادة (10 / 2) اتفاقية جنيف بشان الاعتراف الدولي بالحقوق على الطائرة تنص (يرفق بالوثيقة المسجلة إلى طبيعة قطع الغيار المذكورة و عددها التقريبي، و يمكن استبدال هذه القطع بقطع أخرى مماثلة، بدون أن يؤثر ذلك في حق الدائن)

(3) المادة (32) القانون المصري رقم (26) لسنة 1976 بشان بعض الاحكام الخاصة بالطائرات تنص(يجوز أن يتفق في عقد الرهن على أن يشمل الرهن قطع الغيار المملوكة لملك الطائرة المرهونة).

(4) رضوان، ابوزيد، القانون الجوي قانون الطيران التجاري، مرجع سابق، ص63،64.

الثاني : يتعين الاتفاق صراحة في عقد الرهن على رهن القطع غيار الطائرة، و بعبارة أخرى فإن رهن قطع الغيار لا يمكن أن يترتب تلقائيا نتيجة لرهن الطائرة ذاتها.

الثالث : يتعين أن يرد الرهن في هذه الحالة على قطع الغيار الخاصة بطراز الطائرة المرهونة والمملوكة للراهن، بمعنى أن هذا الرهن لا يصح أن يرد على قطع غيار خاصة بطراز طائرة أخرى غير تلك التي يرد عليها الرهن، و لو كانت ملكاً لنفس الراهن.

ج. رهن أسطول الطائرات الجوي.

إن تقرير هذا النوع من الرهن من شأنه الحد من المخاطر التي قد يتعرض لها الدائن بتركيز محل الرهن على طائرة معينة قد تنقص قيمتها أو تهلك، كما أن شمول الرهن للأسطول الجوي للمدين فيه زيادة في ائتمان الدائن المرتهن و دعمه لنظام الإقراض في مجال الاستغلال الجوي[1]، ولا يوجد ما يمنع من رهن الأسطول الجوي للطائرات، فعلى سبيل المثال المشرع المصري أجاز أن يترتب الرهن بعقد واحد على كل أو جزء من أسطول جوي لنفس المالك بشرط أن يتضمن العقد في هذه الحالة بياناً مفصلاً بالطائرات التي يتكون منها الأسطول والتي يشملها الرهن[2].

الدافع إلى مثل هذا الرهن قد يكون هو تمكين المدين الراهن من الحصول على قرض ضخم أو طمأنة الدائن المرتهن، باعتبار أن الرهن الذي يقع على طائرة واحدة قد يفقد قيمته إذا ما هلكت الطائرة، وهو فرض نادر وصعب التصور إذا تعلق الأمر برهن أسطول كامل، ما لم تكن الطائرة مؤمنة ويتفق على انتقال الرهن بمرتبته إلى التعويض أو مبلغ التأمين[3].

ثانياً : شرط الشكلية في عقد رهن الطائرة.

بالرجوع إلى قواعد القانون المدني الليبي نجد بأن المادة (1/1034) تنص على أنه : (لا ينعقد الرهن إلا بورقة رسمية)، ويستفاد من هذا النص بأن الرسمية تكون ركن من أركان العقد، و يترتب على اغفالها بطلان العقد، ويكتب العقد في ورقة رسمية يحررها موظف عام مختص، و يوقع كلا من الدائن

---

[1] محمدين ، جلال وفاء ، دروس في القانون الجوي ، مرجع سابق ، ص 177.
[2] المادة (29) القانون المصري رقم (26) لسنة 1976 بشأن بعض الاحكام الخاصة بالطائرات تنص (يجوز أن يترتب الرهن بعقد واحد على كل أو جزء من أسطول جوي لنفس المالك).
[3] أحمد، عبدالفضيل محمد، القانون الجوي الخاص، مرجع سابق، ص 119.

المرتهن و الراهن على عقد الرهن أمام الموظف المختص[1]، وفي هذا الصدد يتسأل الباحث عن مدى ملائمة انطباق هذه القاعدة على عقد رهن الطائرة في اشتراط الرسمية؟

في الواقع المشرع الليبي في قانون الطيران المدني لم يبين أية أحكام تنص على رسمية عقد رهن الطائرة، أو اشتراط كتابته، بالرغم من أنه في اللائحة التنفيذية لقانون الطيران قد اشترط أن تدون بيانات الرهن في السجل الخاص بالطائرات، مما يعد قصوراً قانونياً يحتاج الى معالجة سريعة من المشرع الليبي، لأن الرسمية يترتب عليها في عقد الرهن تحقيق أكثر من فائدة.

الفرع الثاني: آثار الرهن على الطائرة.

يرتب عقد الرهن الرسمي على الطائرة أو على الأسطول الجوي آثار فيما بين المتعاقدين، وآثار بالنسبة للغير عند شهر الرهن، ويتناولها الباحث حسب الآتي :

أولاً : أثار الرهن بالنسبة للمتعاقدين.

ينتج على انعقاد الرهن على الطائرة أثار قانونية فيما بين المتعاقدين يبينها الباحث على النحو التالي:

أ. أثر الرهن بالنسبة للمدين الراهن.

يرتب عقد رهن الطائرة ذات الآثار التي يرتبها الرهن الرسمي، فإن المدين الراهن يحتفظ بملكية الطائرة المرهونة دون أن يؤثر ذلك على حقوق الدائن المرتهن، كما يحتفظ المدين الراهن بحيازته للطائرة المرهونة في مواجهة الغير، و بسلطته في استعمال الطائرة المرهونة و استغلالها و الحصول على دخلها[2]، المدين الراهن مسؤول عن سلامة الطائرة المرهونة حتى تاريخ الوفاء بالدين، وللدائن المرتهن أن يعترض على كل نقص أو تقصير في ضمانه، وأن يتخذ من الإجراءات ما يكفل حقه ، وإذا هلكت الطائرة المرهونة بسبب خطأ المدين الراهن أو تقصيره كانت تبعية الهلاك عليه، وللدائن المرتهن أن يطلب الوفاء

---

[1] طبقا للنظام العقاري يكون العقد مكتوب في ورقة رسمية يحررها موظف عام مختص طبقا للأوضاع التي حررها القانون و في حدود سلطته و اختصاصه ، و الاشخاص الذين اعطاهم القانون سلطة القيام ، بتوثيق المحررات العقارية هم الموثقون في مكاتب و ادارات التسجيل العقاري ، و محرري العقود المرخص لهم، و القضاة في المحاكم، راجع في ذلك شهاب، عبد القادر محمد، و محمدين، عبدالقادر محمد ، الوجيز في الحقوق العينية التبعية، مرجع سابق، ص349.كذلك راجع الزريقي، جمعة محمود(2000) الحقوق العينية الأصلية و التبعية في القانون الليبي، الجزء الثاني، مركز الدراسات و البحوث العلمية، طرابلس، ليبيا، ص134.

[2] المادة(1047) القانون المدني الليبي تنص (يجوز للراهن أن يتصرف في العقار المرهون، و أي تصرف يصدر منه لا يؤثر في حق الدائن المرتهن) و تنص المادة(1048) (للراهن الحق في إدارة العقار المرهون و في قبض ثماره)

بدينه فورا أو تقديم ضمان كافئ، كما يلتزم المدين الراهن بدفع أي تعرض قانوني يصدر من الغير يكون من شأنه الإنقاص من الضمان الخاص بالدائن المرتهن كأن يدعي الغير بأنه المالك للطائرة المرهونة، وفي حال عجزه عن دفع التعرض للدائن المرتهن طلب تقديم تأمين كافئ أو الوفاء بالدين[1].

ب. أثر الرهن بالنسبة للدائن المرتهن.

للدائن المرتهن أن يحمي حقه المستمد من عقد الرهن وذلك باتخاذ الوسائل التحفظية، وأن يعترض على كل عمل أو تقصير من جانب المدين الراهن في صيانة الطائرة، وإذا تسبب المدين الراهن بخطئه في هلاك الطائرة المرهونة كان للدائن المرتهن أن يطلب تأميناً كافياً أو أن يستوفي حقه فوراً، وفي حال كان الهلاك بسبب أجنبي و لم يقبل الدائن المرتهن بقاء الدين بلا تأمين كان المدين مخيراً بين أن يقدم تأمينا كافيا أو يوفي الدين فوراً قبل حلول أجله، ويقع باطلاً كل اتفاق يجعل للدائن المرتهن الحق عند عدم استيفاء الدين وقت حلول أجله في أن يمتلك الطائرة المرهونة، نظير ثمن معلوم أياً كان، أو أن يبيعها دون مراعاة للإجراءات التي فرضها القانون ، ولو كان هذا الاتفاق قد أبرم بعد الرهن، و لكن يجوز بعد حلول الدين أو قسط منه الاتفاق على أن ينزل المدين لدائنه عن الطائرة المرهونة وفاء لدينه[2]، والقصد من هذا النص حماية المدين من الشروط المجحفة التي قد يفرضها عليه الدائن استغلال لحاجته، ويقبلها المدين اعتماداً على أمله في مقدراته على الوفاء في الموعد المحدد[3].

ج. أثر الرهن بالنسبة للغير.

يسري الرهن تجاه الغير طالما قام الدائن المرتهن بإجراء قيد و شهر رهنه فيكون له بعد ذلك حق استيفاء دينه بالأولوية و التقدم على غيره من الدائنين ،كما يكون له حق تتبع الطائرة في أيّ يد تكون

---

[1] المادة (1051) القانون المدني الليبي تنص (يلتزم الراهن بضمان سلامة الرهن و للدائن المرتهن أن يعترض على كل عمل أو تقصير يكون من شأنه إنقاص ضمانه إنقاصا كبيراً و له في حالة الاستعجال أن يتخذ ما يلزم من الوسائل التحفظية، و أن يرجع على الراهن بما يتفق في ذلك).

[2] المادة (1056) القانون المدني الليبي تنص(يقع باطلا كل اتفاق يجعل للدائن الحق عند عدم استيفاء الدين وقت حلول أجله في أن يمتلك العقار المرهون في نظير ثمن معلوم أيا كان، أو في أن يبيعه دون مراعاة للإجراءات التي فرضها القانون و لو كان هذا الاتفاق قد أبرم بعد الرهن) و في هذا فإن للمحكمة العليا الليبية أحكام مشابه منها الطعن رقم 19/75 ق ،المنشور في مجلة المحكمة العليا عدد10، السنة4، تاريخ الطعن 1974/4/21، و جاء فيه (أن الشرط الذي يجعل للدائن الحق في أن يتملك الشيء المرهون أو أن يتصرف فيه عند عدم الوفاء هو شرط غير جائز إذ الاصل المقرر في الشريعة الاسلامية أنه لا يغلق الرهن من صاحبه الذي رهنه أن لم يفتكه في الأجل المعين لا دائه، كذلك يحرم القانون الشرط الذي يفرض تملك الشيء المرهون لمقاصة الرهن في ثمنه بقدر دينه لأنه قد يضطر إلى قبول هذا الشرط تحت ضغط الحاجة فيتجرد من ملكه بثمن بخس و يثرى الدائن على حسابه دون سبب مشروع و هو شرط باطل في القانون المدني الحالي).

[3] أحمد، عبدالفضيل محمد، القانون الجوي الخاص، مرجع سابق، ص 122.

والمقصود بالغير في هذا العقد هم غير المتعاقدين أي كل من يكتسب حقاً عيني على المرهون، أي كل شخص له مصلحة في عدم سريان الرهن في حقه عدا الراهن، فيعتبر من الغير مثلا من له حق عيني أصلي كالمشتري الذي انتقلت إليه ملكية المرهون بمقتضى عقد مسجل، أو حق عيني تبعي ، أو الدائنون العاديون للمدين الراهن[1]، وحتى يكون الرهن ساري بحق هؤلاء (الغير) لا بد أن يشهر الرهن وبعد ذلك يمنح الدائن المرتهن ميزتي التقدم والتتبع بحقهم.

1. شهر الرهن على الطائرة.

الرهن لا يكون نافذاً تجاه الغير إلا إذا تم قيده قبل أن يكسب هذا الغير حقاً عينياً على الطائرة فالقيد هو وسيلة إعلام الغير بالرهن، ومتى حصل قيد الرهن في السجل الخاص بالطائرات أمكن الاحتجاج به على الغير[2]، وفي الواقع المشرع الليبي لم ينظم في قانون الطيران المدني أية أحكام خاصة إلا أنه اكتفى في اللائحة التنفيذية لهذا القانون بالنص على تخويل رئيس سلطة الطيران المدني الليبي على إدراج وترتيب بيانات الرهن على الطائرة في السجل الوطني للطائرات، وبالرغم من قصور المشرع الليبي في تنظيمه الرهن إلا أنه استلزم أن تقيد وتدرج بيانات الرهن في السجل الوطني[3]، هذا القيد هو الذي يجعل الرهن نافذاً في حق الغير، فالسجل الخاص بالطائرات متاح بأن يطلع عليه الجميع بسهولة، ويتم قيد عقد الرهن وشهره في السجل الوطني بعد تقديم طلب لرئيس سلطة الطيران المدني مرفق بالمستندات المطلوبة، وتحدد ساعة وتاريخ تقديمه لترتيب أولوية طلب القيد، وإذا اشتمل عقد الرهن على رهن أكثر من طائرة، كما في أحوال ورهن الأسطول الجوي، فإنه يجب إجراء القيد بالنسبة لكل طائرة من الطائرات المرهونة على حده، وإذا كان الرهن يشمل قطع الغيار فأنه يجب أن يشمل قيد الرهن قائمة بيان مفردات هذه القطع وأماكن حفظها أو تخزينها[4].

---

[1] العربي، بلحاج، الوسيط في شرح الحقوق العينية، مرجع سابق، ص 345.
[2] حداد، الياس، القانون الجوي، مرجع سابق، ص180.
[3] المادة (85) من اللائحة التنفيذية لقانون الطيران المدني الليبي و تنص (على المدير العام ترتيب الرهن على الطائرة و إدراج البيانات بالرهن وتعديلاته في السجل الوطني للطائرات)
[4] حداد، الياس، القانون الجوي، مرجع سابق، ص180.

كما أن اتفاقية جنيف(1948) نصت على ضرورة أن يقيد رهن الطائرة في السجل الخاص بالطائرات لدى الدولة المتعاقدة حتى يمكَن الاحتجاج به على الغير[1]، ومتى تم تقيد الرهن في السجل يتمتع الدائن المرتهن بميزة الأولوية قبل الدائنين العاديين والدائنين المرتهنين في المرتبة.

2. حق التقدم.

للدائن المرتهن أن يستوفي حقه بالأولوية على غيره من الدائنين المرتهنين له في المرتبة وتنص المادة (1060) القانون المدني الليبي بأنه : (يستوفى الدائنون المرتهنون حقوقهم قبل الدائنين العادين من ثمن العقار المرهون، أو من المال الذي حال محل هذا العقار بحسب مرتبة كل منهم و لو كانوا قد أجروا القيد في يوم واحد) وظاهر هذا النص أنه يقرر حق التقدم وهو ميزة مقررة للدائن المرتهن في علاقته بغيره من دائني الراهن تخوله أن يستوفي حقه الأصلي وملحقاته من ثمن العقار المرهون وملحقاته قبل غيره من الدائنين الذين ليس لديهم سبب خاص يخولهم أن يتقدموا عليه[2].

طبقاً لذلك فإن للدائن المرتهن أن يتقدم على الدائنين العاديين في استيفاء دينه من ثمن الطائرة، ويتقدم أيضاً على الدائنين له في نفس المرتبة، ويكون ترتيب الديون المضمونة برهن الطائرة بحسب قيدها، فالأسبق في القيد يتقدم على المتأخر فيه، وإذا وجد رهنان أو أكثر على الطائرة أو على حصة فيها كان ترتيبها بحسب أسبقية القيد، ولو كانت مقيدة في نفس اليوم تكون الأسبقية في هذه الحالة ساعة القيد، وإذ قدمت طلبات القيد في ذات الوقت فعندئذ تسجل متزاحمة في نفس المرتبة، والشرط الأساسي لمباشرة الدائن في ممارسة حق التقدم هو أن يكون حق الدائن مستحق الأداء أي أن يكون الدين المضمون بالرهن حل أجله، فإذا لم يحل الأجل لا يستطيع الدائن ممارسة حق التقدم، و أن يكون الدين مازال قائماً، وأن يكون الرهن تم قيده حتى يمكن الاحتجاج به في مواجهة الغير، وأن هناك تزاحم بين الدائنين عاديين أو دائنين مرتهنين مسجلة حقوقهم بالسجل[3]، و أن تكون أموال المدين غير كافية للوفاء بالديون المستحقة.

---

[1] اشترطت اتفاقية جنيف في المادة (1) منها بأن يكون حق الرهن قد تأسس طبقا لقانون الدولة المتعاقدة التي سجلت فيها جنسية الطائرة وقت تأسيس الرهن، و اشترطت يجب أن يدون و بصفة منتظمة في سجل عام للدولة المتعاقدة التي سجلت فيها جنسية الطائرة، و يتحدد مدى انتظام القيود المتتالية في مختلف الدول المتعاقدة وفقا لقانون الدولة التي سجلت فيها جنسية الطائرة وقت كل قيد.

[2] مرقس، سليمان (1995) الحقوق العينية التبعية حق الرهن الرسمي وحق الاختصاص، الطبعة الثالثة، المجلد2، دار الكتب القانونية، بيروت، لبنان، ص263.

[3] شهاب، عبدالقادر محمد، ومحمدين، عبدالقادر محمد، الوجيز في الحقوق العينية، مرجع سابق، ص 370، 371. كذلك راجع الكيلاني، عبدالسلام، رهن الطائرة في القانون الليبي، مرجع سابق، ص71.

يستوفي الدائن المرتهن حقه بالتقدم على غيره من الدائنين أصل الدين وملحقاته من مصروفات عقد الرهن، وأجازت المادة (1063) من القانون المدني الليبي : (للدائن المرتهن أن ينزل عن مرتبة رهنه في حدود الدين المضمون بهذا الرهن لمصلحة دائن آخر له رهن مقيد على نفس العقار، ويجوز التمسك قبل هذا الدائن الآخر بجميع أوجه الدفع التي يجوز التمسك بها قبل الدائن الأول، عدا ما كان منها متعلقاً بانقضاء حق هذا الدائن الأول إذا كان الانقضاء لاحقاً للتنازل عن المرتبة) كما أن المادة (2/1057) تنص : (بعدم صحة التمسك قبل الغير بتحويل حق مضمون بقيد، ولا التمسك بالحق الناشئ عن حلول شخص محل الدائن بهذا الحق بحكم القانون أو الاتفاق ولا التمسك كذلك بالتنازل عن مرتبة القيد لمصلحة دائن آخر، إلا إذا حصل التأشير بذلك في هامش القيد الأصلي) ويتضح من ذلك بأن هناك نوعين من التصرفات التي يجريها الدائن المرتهن على حقه في الرهن[1]:

أ. النزول عن مرتبة الرهن ويحصل ذلك عندما يتنازل الدائن المرتهن عن مرتبة رهنه لمصلحة دائن مرتهن آخر لنفس المرهون تالي له في المرتبة، والأثر القانوني المترتب على ذلك هو حلول المرتهن المتأخر (المتنازل له) محل المرتهن المتقدم (المتنازل) في حدود ما لهذا الأخير من دين، ويجوز لكل ذي مصلحة أن يتمسك بها في مواجهة المرتهن المتنازل، إلا إذا كان الدفع متعلقاً بانقضاء حق هذه الأخير في تاريخ لاحق للنزول عن المرتبة.

ب. النزول عن الرهن ذاته ويحصل ذلك عندما ينزل الدائن المرتهن عن حقه في الرهن لمصلحة شخص آخر، إما عن طريق حوالة الحق المضمون بالرهن فينتقل الرهن مع الحق له، أو عن طريق الوفاء مع الحلول فيحل الموفي محل الدائن المرتهن في ما له من رهن وهذه التصرفات تكون صحيحة ونافذة بين أطرافها وإن لم تسجل، ولكنها لا تسري في حق الغير إلا من تاريخ التسجيل بالسجل الخاص بالمرهون.

3. حق التتبع.

يخول عقد رهن الطائرة للدائن المرتهن سلطة تتبعها في أي يد تكون لاستيفاء حقه من ثمنها، وأخذ المشرع الليبي بهذا الحق في المادة (1064) القانون المدني التي تنص على أنه : (يجوز للدائن المرتهن عند حلول أجل الدين أن ينزع ملكية العقار المرهون في يد الحائز لهذا العقار إلا إذا اختار الحائز أن يقضي الدين أو يطهر العقار من الرهن أو يتخلى عنه).

---

[1] العبيدي، علي هادي، الوجيز في شرح القانون المدني الحقوق العينية، مرجع سابق، ص 279.

يضع هذا النص شرطاً لمباشرة التتبع هو أن يكون أجل الدين قد حل، ومعنى ذلك لا مجال للتتبع إذا كان الدين مؤجلاً، واتساقاً مع هذا المعنى لا يجوز التتبع إذا كان الدين معلقا على شرط واقف لم يتحقق بعد، و إذا حل أجل الدين حلت مباشرة التتبع، يستوى في ذلك أن يكون حلول الأجل طبيعياً، أو أن يكون حدث نتيجة سقوطه لإي سبب كان[1]، وتطبيقا لما تقدم فأنه يجب لاستعمال التتبع أن يكون الدين المضمون لم ينقضي، وأن يكون مستحق الأداء، وأن يكون الرهن نافذاً لحق الحائز وأن لا يوجد مانع يحول دون تتبع الطائرة المرهونة مثل هلاكها، وأن تنتقل الطائرة المرهونة إلى يد الحائز على أن تكتسب الملكية بعد قيد الرهن وقبل تسجيل تنبيه نزع الملكية، فــقيد الملكية قبل قيد الرهن فإن الرهن لا ينفذ في حق الحائز، كما أن الحائز لا يكون مسؤولاً مسؤولية شخصية عن الدين المضمون بالرهن، فإذا كان مسؤولاً عن الدين فإن للدائن المرتهن أن ينفذ على الطائرة المرهونة وهي في يده كما لو كانت في يد الراهن دون حاجة للتبع.

الفرع الثالث : حالات انقضاء الرهن على الطائرة.

ينقضي الرهن الرسمي بصفة تبعية إذا انقضى الدين المضمون بالرهن تبعاً لانقضاء الدين، وذلك أن الرهن تابع الدين، ويبقى معه ويزول بزواله، فإذا زال معه الرهن فلا يعود إلا إذا عاد الدين، و ينقضي الرهن بصفة أصلية إذا زال وحده دون أن ينقضي الدين فهناك حالات يزول فيها الرهن وحده دون دين فيبقى الدائن ودينه عادي بعد إن كان مضموناً برهن[2].

أولاً : انقضاء الرهن بصفة أصلية.

يقصد به انقضاء الرهن بصفة مستقلة عن الدين المضمون، أي أن الرهن ينقضي و يبقى الدين في ذمة المدين، و لذلك يمكن اعتباره انقضاء بصفة استثنائية، أي أنه أمر استثنائي لأن الأصل هو أن ينقضي الرهن تبعا للمدين المضمون، أما في هذه الحالة فإن الانقضاء راجع إلى سبب يمس الرهن في ذاته[3]، انقضاء الرهن بصفة أصلية يرجع لعدة أسباب، كتطهير الحائز للمرهون وبيعه بالمزاد العلني الجبري من طرف الدائنين المرتهنين ، ومنها أيضا كنزول الدائن المرتهن عن حقه في الرهن وهلاك المرهون :

---

[1] عبدالسلام، سعيد سعد (2004) الوجيز في الحقوق العينية التبعية، مطابع الولاء الحديثة، مصر، ص393،

([2]) السنهوري، عبدالرزاق أحمد، الوسيط في شرح القانون المدني الجزء العاشر و الأخير، في التأمينات الشخصية والعينية، دار أحياء التراث العربي، بيروت، لبنان، ص614.

[3] لحميم، زليخة، انشاء الرهن الرسمي وانقضاه في القانون المدني الجزائري، مرجع سابق، ص138.

أ.التطهير

إجراء بمقتضاه يعرض الحائز على الدائنين المقيدة ديونهم قبل تسجيل سند الملكية قيمة العقار، فإذا قبلوا هذا العرض دفع لهم الحائز هذه القيمة حسب الترتيب استحقاقهم وترتب على ذلك تخليص العقار وإذا لم يقبل الدائنون كلهم أو بعضهم هذا العرض وجب عليهم أن يطلبوا بيع العقار في الحال ولو كانت ديونهم غير حالة[1]، وقد نصت المادة (1087) المتعلقة بانقضاء حق الرهن بالتطهير (إذا تمت إجراءات التطهير انقضاء حق الرهن الاتفاقي نهائيا، و لو زالت لأي سبب من الأسباب ملكية الحائز الذي طهر العقار).

مما تقدم فتطهير الطائرة المرهونة يقصد به تخليص الطائرة المرهونة من جميع الرهون المسجلة عليها، وذلك بأن يعرض الحائز ما يقدره من قيمة للطائرة على الدائنين المسجلة حقوقهم قبل تسجيل سند الحائز، على أن يقبل بها جميعهم، أما إذا اعترض أحدهما أو رفضوا جميعاً فإن الطائرة المرهونة تباع بالمزاد العلني، وتطبيقا لذلك إذا أراد مشتري الطائرة المرهونة التخلص من إجراءات الحجز والبيع يجب عليه إعلان جميع الدائنين أصحاب الحقوق المقيدة على الطائرة في مواطنهم المختارة والمبينة في القيد، باستعداده للوفاء بديونهم في حدود القدر الذي تقوم به الطائرة و يجب الإعلان ملخص لسند الملكية المبلغ الذي يقدره كثمن للطائرة، و قائمة بالحقوق التي تم قيدها على الطائرة قبل تسجيل سند الملكية[2].

ب. البيع بالمزاد العلني.

تنص المادة (1088) المتعلقة بانقضاء الرهن نتيجةً للبيع الجبري على أنه : (إذا بيع العقار المرهون بيعا جبرياً بالمزاد العلني سواء كان ذلك البيع في مواجهة مالك أو الحائز أو الحارس الذي سلم له العقار عند التخلية، فإن حقوق الرهن على هذا العقار تنقضي بإيداع الثمن الذي رسا به المزاد، أو يدفعه إلى الدائنين المقيدين الذين تسمح مرتباتهم باستيفاء حقوقهم من هذا الثمن)، وتطبيقاً لهذا النص فإن بيع الطائرة في المزاد العلني يؤدي بالضرورة إلى انقضاء الرهن، سواء تم البيع في مواجهة المدين أو الحاجز أو الحارس الذي سلمت إليه الطائرة ، فحقوق الراهن على الطائرة تنقضي بإيداع الثمن الذي ارسى به المزاد العلني، أو بدفعه إلى الدائنين الذين تسمح مرتبتهم باستيفاء حقوقهم من هذا الثمن.

---

[1] مرقس، سليمان، الحقوق العينية التبعية حق الرهن الرسمي وحق الاختصاص، مرجع سابق، ص342.
[2] القليوبى، سميحة، القانون الجوي، مرجع سابق، ص93.

ج. انقضاء الرهن بهلاك المرهون.

في حال هلاك المرهون فإن حق الرهن ينقضي بزوال محله، وإذا نشأ بسبب هذا الهلاك حق آخر فإن حق الرهن ينتقل بمرتبته إلى ذلك المال، ومن ثم يكون للدائن المرتهن استيفاء حقه بالأولوية على غيره من الدائنين ممن يأتون في مرتبة تالية.

ثانياً : انقضاء الرهن بصفة تبعية.

حق الرهن الرسمي حق تبعي فهو تابع لحق شخصي يتمثل في الدين المضمون بالرهن، فإذا انقضى هذا الدين أو زال لأي سبب من الأسباب فإنه يترتب على ذلك بالتبعية زوال الرهن تبعا له، بشرط أن يكون الانقضاء كاملا لكل الدين، أما إذا كان الانقضاء جزئياً بأن انقضى جزء من الدين وبقى جزء آخر، فإن هذا الرهن يبقى ضامناً لهذا الجزء المتبقي تطبيقا لقاعدة عدم جواز تجزئة الرهن[1]، وطبقا للقواعد العامة ينقضي الرهن بالوفاء إلا إذا كان وفاء مع حلول، فإن هذا الوفاء لا ينقضي به الرهن، إذ يستطيع الموفي إن يتمسك بالرهن في رجوعه على المدين، وبالتجديد ما لم يتفق على نقل الرهن إلى الالتزام جديد، وبالمقاصة مع مراعاة إذا وفى المدين ديناً وكان له أن يطلب المقاصة فيه بحق له، فلا يجوز له التمسك إضراراً بالغير، وبالتأمينات التي تكفل حقه إلا إذا كان يجهل وجود هذا الحق، وينقضي الدين طبقا للقواعد العامة باتحاد الذمة أو استحالة التنفيذ أو بالتقادم[2].

مما تقدم يرى الباحث بأن عدم تنظيم الرهن على الطائرة في قانون الطيران المدني ترتب عنه بقاء القواعد العامة في رهن العقار رهناً رسمياً مرجعاً كل ما دعت الحاجة لذلك، نظراً لملاءمتها في كثير الأحيان للاستغلال الجوي، فالبقاء على الطائرة في حيازة المدين المرتهن تساعده في سداد دينه وتخليص الطائرة من الرهن، ولما كانت الطائرة منقول ذو أهمية خاصة تتميز بذاتيتها و تخضع لنظام تسجيل في السجل الوطني للطائرات تدون فيه البيانات و التصرفات التي ترد عليه، فإن تطبيق الرهن الرسمي عليها هو الأقرب حتى إن شابه بعض القصور القانوني في بعض الحالات، ومن ثم استبعاد تطبيق أحكام الرهن الحيازي على الطائرة نظراً لعدم ملاءمتها بسبب خروج حيازتها من يد المالك إلى يد الدائن الراهن، ما ينتج عنه عجز في سداد الدين وتخليص الطائرة من الرهن.

---

[1] شهاب ،عبد القادر محمد، و محمدين، عبدالقادر محمد، الوجيز في الحقوق العينية، مرجع سابق، ص 392.
[2] المزوغي، عبدالسلام علي، النظرية العامة لعلم القانون الحقوق العينية التبعية، مرجع سابق، ص 161.

المطلب الثاني

الامتيــازات الـجويــة

لم يتضمن قانون الطيران المدني الليبي أية أحكام تتعلق بحقوق الامتياز التي ممكن أن ترد على الطائرة، بينما نجد اتفاقية جنيف للاعتراف الدولي بالحقوق على الطائرة قد تضمنت عدداً من الحقوق الممتازة وأعطت الأولوية في استيفائها و الأعتراف بها، كما أنها أعطت للدول المتعاقدة الحق بأن تعترف بأي حق آخر على الطائرة غير منصوص عليه فيها، بشرط أن يكون هذا الحق تالياً في المرتبة للحقوق المنصوص عليها في هذه الاتفاقية[1]، ولكن مجال تطبيق هذه الاتفاقية يطبق بالنسبة للطائرات المسجلة في دولة متعاقدة أخرى، بمعنى أن الاتفاقية لا تسري إلا على العلاقة المشتملة على عنصر أجنبي ، حيث تحمي هذه الاتفاقية الدائن إذا وجدت الطائرة (المراد حماية الحق عليها) في بلد أجنبي، وأما إذا كانت الطائرة داخل الدولة التابعة لها فالقانون الداخلي هو الواجب التطبيق، العبرة في هذا الصدد بجنسية الطائرة بصرف النظر عن جنسية الدائن[2].

لم يحدد قانون الطيران المدني الليبي أية نصوص تتعلق بالامتيازات الجوية وإنما سكت عن ذلك ولكن المادة (1134) من القانون المدني الليبي عرفت حقوق الامتياز بأنها : (1. الامتياز أولوية يقررها القانون لحق معين مع مراعاة منه لصفته. 2. لا يكون للحق امتياز إلا بمقتضى نص في القانون) والامتياز هو الحق الذي خوله القانون لبعض الدائنين بسبب صفة ديونهم بالتقدم على غيرهم، فالقانون قد ميز بعض الديون وجعلها تتقدم على غيرها بصرف النظر عن تاريخ عقدها وعن الاتفاق الحاصل بين طرفي العقد بشأنها[3]، ولما كانت ليبيا طرفاً في اتفاقية جنيف بشأن الأعتراف الدولي بالحقوق على الطائرة فإن الباحث يقسم هذا المطلب على النحو التالي :

أولاً : الامتيازات الجوية الواردة في الاتفاقية.

أوردت اتفاقية جنيف بشأن الأعتراف الدولي بالحقوق على الطائرة لسنة (1948) عدداً من الامتيازات الجوية نتناولها وفقاً للآتي :

---

(1) تناغو، سمير عبد السيد، الحقوق العينة حسب اتفاقية جنيف 1948،مرجع سابق، ص 219.

(2) الكيومي، راشد بن محمد، النظام القانوني للطائرة وفقا للقانون العُماني وأحكام المعاهدات الدولية، مرجع سابق، ص 242.

(3) المزوغي، عبدالسلام علي، النظرية العامة لعلم القانون الحقوق العينية التبعية، مرجع سابق ،ص 290.

أ. امتياز المصروفات القضائية.

تضمنت المادة (6/7) اتفاقية جنيف بشأن الاعتراف الدولي بالحقوق على الطائرة بتقرير امتياز من الدرجة الأولى للمصروفات القضائية التي انفقت لمصلحة جميع الدائنين أثناء إجراءات التنفيذ على الطائرة بشرط أن تكون هذه المصروفات لازمة طبقا لقانون الدولة المتعاقدة التي يتم فيها بيع الطائرة، ولم تشترط الاتفاقية أن تكون هذه المصروفات مزوده بحق امتياز في هذه الدولة[1]، والمادة(1142) من القانون المدني الليبي نصت أيضا على هذا الامتياز : (المصروفات القضائية التي انفقت لمصلحة جميع الدائنين في حفظ أموال المدين وبيعها لها امتياز على ثمن هذه الأموال، وتستوفى هذه المصروفات قبل أي حق آخر ولو كان ممتازاً أو مضموناً برهن اتفاقي (رسمي)بما في ذلك حقوق الدائنين الذين انفقت المصروفات في مصلحتهم، وتتقدم المصروفات التي انفقت في بيع الأموال على التي انفقت في إجراءات التوزيع)، ويشترط لتتمتع المصروفات القضائية بحق امتياز توفر شرطان هما[2]:

1. أن تكون المصروفات قد انفقت على إجراءات قضائية صحيحة ولازمه لحفظ أموال المدين وبيعها وتوزيع ثمنها وفقا للقانون.
2. أن تكون هذه المصروفات قد انفقت لمصلحة الدائنين، فإذا صرفت لمصلحة بعض الدائنين أو أحد الدائنين دون الآخرين فلا تتمتع هذه المصروفات بالامتياز.

ويتمثل محل امتياز المصروفات القضائية في الثمن الذي رسا به مزاد بيع الطائرة التي وردت عليها المصروفات ، ومرتبة هذا الامتياز فهي الأولى، فمن صرف هذه المصروفات يحق له أن يستوفيها قبل أي حق آخر و لو كان ممتازاً أو مضموناً برهن، وإذا حصل التزاحم بين المصروفات القضائية ذاتها فإنها تكون متساوية، والحكمة من جعل هذا الامتياز من المرتبة الأولى، هي أن هذه المصروفات كانت السبب في إيجاد الثمن الذي تستوفي منه حقوق الدائنين والتي لولاها لما تمكن أي دائن من استيفاء حقه[3].

---

[1] تناغو، سمير عبد السيد، الحقوق العينية حسب اتفاقية جنيف 1948، مرجع سابق، ص 218.
[2] شهاب، عبدالقادر محمد، ومحمدين عبدالقادر محمد، الوجيز في الحقوق العينية، مرجع سابق، ص 467.
[3] العبيدي، علي هادي(2017) الوجيز في شرح القانون المدني الحقوق العينية، ط13، دار الثقافة للنشر و التوزيع عمان، الاردن، ص337.

ب. امتياز تعويضات إنقاذ الطائرة أو المصاريف غير العادية التي لا يمكن تجنبها.

أقرت هذا الامتياز أيضا اتفاقية جنيف وفي الحقيقة أن هذا الامتياز يضم نوعين من الديون متساويان في المرتبة، فبحسب نص المادة(1/4) تنص على أن الدول المتعاقدة تعترف بالمطالبات التي تنشأ بالنسبة لما يلي: (أ. أتعاب مستحقة مقابل إنقاذ الطائرة. ب. مصاريف غير عادية لا يمكن تجنبها لحفظ الطائرة) وتكون لها أولوية على أي حقوق ومطالبات أخرى على الطائرة بشرط أن تكون امتيازيه وناتجة عن حق وارد في قانون الدولة المتعاقدة التي انتهت فيها عمليات إنقاذ الطائرة أو حفظها، ويقصد بالمبالغ التي انفقها شخص أو جهة معينة في سبيل إنقاذ الطائرة من حظر محدق بها، ويؤدي بها إلى الهلاك ويستوى أن يكون الخطر في البر أو الجو، وهذا الامتياز يشمل المبالغ التي انفقت لإنقاذ الطائرة من الهلاك، ولا يشمل المبالغ التي انفقت لإنقاذ أرواح الركاب أو إنقاذ البضائع الموجودة على متن الطائرة، فمن ينفق أموالاً لينقد بها أرواح المسافرين على متن الطائرة يعد دائنا عاديا بهذه المبالغ، أما من ينفق أموالا لينقد هيكل الطائرة أو أي جزء فيها، يعد دائنا ممتازاً بهذه الأموال يستوفى حقه بالأولوية على الدائن الذي أنقد أرواحاً بشرية، أما النوع الثاني فيقصد به المبالغ التي ينفقها شخص أو جهة معينة للمحافظة على الطائرة حتى تبقى سليمة[1].

بالرغم من إن قانون الطيران المدني الليبي لم يتضمن أية أحكام تتعلق بحقوق الامتياز إلا أنه قد نص على أحكام تتعلق بالبحث والإنقاذ، وعرفت المادة (1) من قانون الطيران المدني البحث والإنقاذ بأنه : (كل معونة تقدم للطائرة ولو بمجرد الإعلام إذا تعرضت لحادث أو لخطر أو صادفتها صعوبات أو وجد شك أو خوفا على سلامتها، ويشمل ذلك المعونة لمن على متنها) كما تضمن هذا القانون النص على أن : (كل معونة متعلقة بالبحث والإنقاذ تعطي الحق لمن قدمها من الأشخاص (عدا الجهات العامة) في استردادها في التعويض عن الأضرار التي وقعت أثناء تلك العمليات أو التي كانت نتيجة مباشرة لها، وقد الزم القانون على مستثمر الطائرة التي تم إنقاذها وتقديم المعونة لها بدفع التعويضات و المكافآت المستحقة حتى وإن كانت الطائرة المعانة تعود ملكيتها للمعين)[2].

والمشرع في القانون المدني قرر امتياز للمبالغ التي انفقت لحفظ وترميم المنقول وحكمة تقريره أن الفضل يرجع لهذه المصروفات في بقاء المنقول و احتفاظه بوظيفته وقيمته، فمن العدالة أن يتقدم الدائن بهذه

---

[1] الكيومي، راشد بن محمد، النظام القانوني للطائرة وفقا لقانون العُماني وأحكام المعاهدات الدولية، مرجع سابق، ص 237.
[2] المادة (144) و المادة (146) قانون الطيران المدني الليبي.

المبالغ على غيره في استيفائها من ثمن ذلك المنقول[1]، وبالرجوع إلى نص المادة (1144) المتعلق بامتياز مصروفات حفظ المنقول وترميميه، غير أنه يشمل كل المصروفات التي تنفق للحفاظ على شيء دون التفرقة بين المصروفات العادية وغير العادية، فقد نصت المادة على أن : (1. المبالغ التي صرفت في حفظ المنقول وفيما يلزم له من ترميم يكون لها امتياز عليه كله . 2. تستوفى هذه المبالغ من ثمن هذا المنقول المثقل بحق الامتياز بعد المصروفات القضائية، والمبالغ المستحقة للخزانة العامة مباشرة، أما في ما بينها فيقدم بعضها على بعض بحسب الترتيب العكسي لتواريخ صرفها).

في حال كان الامتياز يرد على الطائرة التابعة للدولة المسجلة بها، فتطبيقا للقانون المدني فإن مرتبة هذا الامتياز هي الثالثة، فهو يأتي بعد المصروفات القضائية المبالغ المستحقة للخزانة العامة ولقد عرض القانون لحالة تعدد مصروفات الحفظ والترميم ، فنص على أنه يقدم منه ما صرف أخيراً فيستوفى من أنفقها حقه قبل المصاريف التي أنفقت أخيراً ، وهي التي حفظت الشيء فأصبح من الممكن استيفاء المصروفات السابقة ، ولولا النفقات الأخيرة لهلك الشيء وضاع حق الدائنين السابقين فمن انفق أخيراً أفاد من أنفق أولا[2].

ثانيا : الامتيازات الجوية الغير منصوص عليها بالاتفاقية والمنصوص عليها بقانون الدولة المتعاقدة:

تركت اتفاقية جنيف مجموعة من الامتيازات لتنظيم القانون الداخلي للدولة المتعاقدة، على أن تأتي في مرتبة تالية للامتيازات الواردة في الاتفاقية، ونتناول هذه الامتيازات على النحو التالي :

أ. امتياز المبالغ المستحقة للخزانة العامة.

يعتبر هذا الامتياز من أهم الحقوق غير المنصوص عليها ضمن اتفاقية جنيف للأعتراف الدولي بالحقوق التي ترد على الطائرة، غير إن هذه الاتفاقية أجازت لأية دولة متعاقدة أن تعترف بأي حق أخر على الطائرة غير منصوص عليه فيها، بشرط أن يكون تالياً في المرتبة للحقوق المنصوص عليها[3]، وتطبيقا للقانون المدني الليبي فإن المادة(1143) تنص على إن : (1. المبالغ المستحقة للخزانة العامة من

---

[1] سوار، محمد وحيد الدين (2006) شرح القانون المدني الحقوق العينية التبعية، الكتاب الثالث، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ص342.

[2] المزوغي، عبدالسلام علي، النظرية العامة لعلم القانون الحقوق العينية التبعية، مرجع سابق، ص 311.

[3] تناغو، سمير عبد السيد، الحقوق العينية حسب اتفاقية جنيف 1948، مرجع سابق، ص219.

ضرائب ورسوم وحقوق أخرى من أي نوع كانت لها امتياز بالشروط المقررة في القوانين والأوامر الصادرة في هذا الشأن، 2.تستوفى هذه المبالغ من ثمن الأموال المثقلة بهذا الامتياز في أية يد كانت قبل أي حق أخر، و لو كان ممتازاً أو مضموناً برهن اتفاقي، عدا المصروفات القضائية).

ب.امتياز التعويضات المستحقة عن الأضرار التي تلحقها الطائرة بالغير على سطح الأرض.

يقصد بهذا الامتياز المبالغ المقررة للتعويضات المستحقة عن الأضرار الناتجة عن الطائرة وتصيب الغير على سطح الأرض أو تصيب أمواله، كسقوط الطائرة أو سقوط أحد أجزائها(كأحد المحركات)، وهذا الامتياز لم تقرره اتفاقية جنيف بشكل مطلق ، وإنما تركت المجال للقوانين الداخلية لتقرره[1]، وأشترط لذلك:

1. أن يكون الدين ناتج من جراء ضرر أحددته الطائرة على سطح الارض .
2. ألا يوجد تأمين من قبل مالك الطائرة عن هذه الأضرار في أي دولة كانت.
3. يتقرر هذا الامتياز على التعويضات المستحقة عن الطائرة التي سببت هذه الأضرار أو أي الطائرات المملوكة للمستغل الجوي.

ج. امتياز المبالغ التي استحقت في آخر رحلة قامت بها الطائرة، أو اوشكت على القيام بها قبل بيعها جبريا.

يقصد بهذا الامتياز المبالغ التي صرفت لتجهيز الطائرة للقيام برحلتها الجوية، كصيانة الطائرة وتزويدها بالوقود و كل ما يلزمها، ويجب أن يتعلق هذا الامتياز بآخر رحلة قامت بها الطائرة أو توشك القيام بها.

---

[1] تنص المادة (7) الفقرة (5) من اتفاقية جنيف على انه: عند حدوث اصابة او ضرر على السطح في اقليم الدولة المتعاقدة التي يجري فيها البيع بسند تنفيذي ، بواسطة طائرة خاضعة لأي من الحقوق المشار اليها في المادة الاولى و محتجزة كضمان للوفاء بدين ما ، يجوز ان ينص القانون الوطني لهذه الدولة المتعاقدة في حالة الحجز على تلك الطائرة او اية طائرة اخرى يمتلكها نفس الشخص و تخضع لأي حقوق مماثلة لصالح نفس الدائن على ما يلي: أ. ان لا يكون لإحكام الفقرة (4) أي اثر بالنسبة للشخص الذي وقع ضحية للإصابة او الضرر او من ينوب عنه ، اذا كان دائنا قائما بالتنفيذ.
ب. لا يجوز تأسيس الحقوق التي دكرت في المادة الاولى كضمان للوفاء بدين يمس الطائرة على أي شخص وقع ضحية الاصابة او الضرر او من ينوب عنه ، بمبلغ يزيد عن 80% من سعر البيع ومع ذلك ، لا تسري الاحكام المذكورة اعلاه من هذه الفقرة عندما يكون المستثمر او من ينوب عنه مؤمنا تامينا كافيا و فعلا ضد تلك الاصابة او الضرر لذى شركة تامين في دولة ما ، في غياب أي حد آخر قائم بموجب قانون الدولة المتعاقدة التي يتم فيها بيع الطائرة بسند تنفيذي ، يعتبر التامين ضد الاصابة و الضرر كافيا ضمن مدلول هذه الفقرة اذا كان مبلغ التامين يعادل قيمة الطائرة المحتجزة وهي جديدة.

د. امتياز بائع الطائرة.

تضمن القانون المدني الليبي امتياز بائع المنقول ونصت المادة (1149) على أن : (ما يستحق لبائع المنقول من الثمن و ملحقاته يكون له امتياز على الشيء المبيع و يبقى الامتياز قائما ما دام المبيع محتفظا بذاتيته)، إذا فهو الامتياز المقرر قانونا لبائع المنقول في استيفاء حقه من ثمن المبيع ملحقاته، ومن فوائد ومصروفات المطالبة بالثمن، سواء كان البيع اختيارياً أم قضائياً، وهو يستوفى من الثمن أي المقابل النقدي، ولو كان الثمن مؤجلا، مدام البيع صحيحا والمبيع محتفظا بذاته، ولم يكتسب عليه الغير حقا ينفذ قبل البائع[1]، والحكمة من تقرير هذا الامتياز تكمن في أن البائع هو الذي أضاف إلى ذمة الراهن عنصراً جديداً وهو نقل ملكية الطائرة المرهونة، ولولا هذا البيع لما أمكن للدائنين استيفاء ديونهم[2]، ويشترط في القانون المدني لثبوت هذا الامتياز(1. أن يكون عقد البيع صحيحاً،2. أن يكون المنقول مملوكا للبائع)

إن حقوق الامتياز المنصوص عليها في اتفاقية جنيف تتقدم عن كافة الديون الأخرى التي تثقل الطائرة ومنها الرهن الرسمي، وذلك أيا كان تاريخ قيد هذه الامتيازات ، أما ترتيب الامتيازات الجوية فيما بينها فإنه تفضل المصروفات القضائية عن الديون المتعلقة بالمكافآت المستحقة عن إنقاد الطائرة والمصاريف غير العادية اللازمة للمحافظة عليها، كما تفضل التعويضات المستحقة عن الأضرار التي تلحقها الطائرة بالغير على سطح الأرض وإذا وجد الرهن الرسمي على الطائرة فهي تلي الامتيازات الثلاث الأولى[3].

---

[1] العربي، بلحاج (2016) الوسيط في شرح الحقوق العينية، ط2، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ص403.

[2] شهاب، عبدالقادر محمد، و محمدين عبدالقادر محمد، الوجيز في الحقوق العينية، مرجع سابق، ص 489.

[3] القليوبى، سميحة، القانون الجوي، مرجع سابق، ص103. كذلك نصت الفقرة (2) من المادة(1) من اتفاقية جنيف على أنه :(لا يمنع أي حكم من هذه الاتفاقية الدول المتعاقدة من الأعتراف بصحة أي حقوق أخرى على الطائرة طبقا لقانونها الوطني، ومع ذلك لا يجوز للدول أن تقرَ أو تعترف بأي حق تكون له أولوية على الحقوق المذكورة في الفقرة (1) من هذه المادة) وتنص الفقرة (1) تتعهد الدول المتعاقدة بأن تعترف بما يلي: (أ) حق الملكية على الطائرة (ب) الحق لمن حاز طائرة في إن يكتسب ملكيتها عن طريق الشراء. (ج) الحق في استعمال الطائرة اعمالا لأحكام عقد إيجار اتفق على أن تكون مدته ستة أشهر على الأقل. (د) الرهن الرسمي)

المبحث الثالث

الحجز على الطائرة وبيعها الجبري

لما كانت الطائر تصلح أن تكون محلا للحقوق العينية، بالتالي تصلح بأن يقع الحجز عليها وبيعها جبرياً، فحجز الطائرة من الدائنين يقع انطلاقا من الضمان العام، والمشرع الليبي في قانون الطيران المدني حسب نص المادة (48) قد أجاز ايقاع الحجز على الطائرة سواء كان تحفظياً أم تنفيذياً، ولكنه أخضع تنظيم ذلك إلى القواعد العامة في قانون المرافعات الليبي[1]، مع عدم الإخلال بما يرد في القوانين الخاصة والمعاهدات الدولية التي تكون ليبيا طرفاً فيها، ويدون الحجز على الطائرة في السجل الخاص بقيد الطائرات.

مما تقدم يقسم الباحث هذا المبحث إلى ثلاث مطالب:

المطلب الأول : الحجز التحفظي على الطائرة.

المطلب الثاني : الحجز التنفيذي على الطائرة

المطلب الثالث : البيع الجبري للطائرة.

---

[1] قانون المرافعات الليبي المنشور على موقع وزارة العدل الليبية http://aladel.gov.ly/home/?p=1293

المطلب الأول

الحجز التحفظي على الطائرة

الحجز التحفظي إجراء لا يؤدي مباشرة إلى بيع المال المحجوز، وإنما يقصد به منع المدين من التصرف في المال المحجوز[1]، فهو يؤدي إلى ضبط المال بوضعه تحت يد القضاء، فالهدف من الحجز التحفظي هو مجرد المحافظة على حقوق الدائن عن طريق منع المدين من التصرف في المال الذي يمثل ضمان الدائن، ويحدث ذلك إذا لم يكن بيد الدائن سند تنفيذي، فيكفل الحجز التحفظي المحافظة على المال من التصرفات أيا كانت، التي يكون من شأنها الإضرار بالدائن الحاجز حتى يحصل هذا الدائن على سند تنفيذي، وعندئذ يحكم القاضي بصحة الحجز ويتحول إلى حجز تنفيذي[2]، والحجز التحفظي على الطائرات قد حظى باهتمامات دوليةً مبكره، نتج عنها إبرام اتفاقية روما لسنة (1933) بشأن توحيد بعض قواعد الحجز التحفظي على الطائرات، إلا إن ليبيا لم تكن طرفاً في هذه الاتفاقية، لذلك يقسم الباحث هذا المطلب إلى الفروع حسب الآتي :

الفرع الأول : مفهوم الحجز التحفظي على الطائرة وشروطه وإجراءاته.

نتناول في هذا الفرع التعريف بالحجز التحفظي على الطائرة (أولاً) و شروط ايقاع الحجز التحفظي (ثانياً) وإجراءات ايقاع الحجز التحفظي (ثالثاً) :

أولاً : التعريف بالحجز التحفظي على الطائرة.

يعد الحجز التحفظي وسيلة مهمة للحماية القضائية المؤقتة، وهذه الحماية تقرر أساساً لدرء الخطر الذي يتوقعه الدائن على الضمان العام لحقه، ولذلك فإن الحجز التحفظي يكتسب أهمية واضحة وذلك بالنظر لما يرتبه من آثار في الواقع العملي لحياة الناس من ضمان المحافظة على حقوقهم و استيفائها، كونه اداة

---

[1] أبو فاء، أحمد (1991) إجراءات التنفيذ في المواد المدنية والتجارية، الطبعة العاشرة، دار المعارف للنشر والتوزيع، الاسكندرية، مصر، ص401.

[2] أحمد، عبدالفضيل محمد، القانون الجوي الخاص، مرجع سابق، ص 135.

مهمة يستخدمها طالب الحجز في التأثير في المركز المالي لمدينه، وقد يكون هذا الحجز اداءة كيدية لألحاق الضرر بالمدين إذا استخدمه الدائن بسوء نية [1].

الغرض من إجراء الحجز التحفظي هو حماية حقوق الدائن، وهو من حالات القضاء المستعجل بحيث يقع بصورة مباغته أو يصدر بمقتضى أمر من قاضي الأمور المستعجلة، دون أن يكون المدين ماثلا أمام القضاء، فالحجز التحفظي هو من الوسائل الإجرائية التي تهدف إلى ضبط المال المحجوز و وضعه تحت يد القضاء، لمنع المدين المحجوز عليه من التصرف فيه أو تهريبيه أو انقاص قيمته إضراراً بالدائن الحاجز [2].

وعرفت اتفاقية روما الحجز التحفظي على الطائرة في المادة (2) بأنه : (كل تصرف أيا كانت تسميته يتم بمقتضاه وقف تشغيل الطائرة رعاية لمصلحة خاصة، عن طريق أعوان القضاء أو رجال الإدارة لصالح الدائن، أو المالك أو صاحب الحق العيني على الطائرة دون أن يكون في مقدور الحاجز أن يستند إلى حكم واجب النفاذ يكون قد حصل عليه مقدما بالطريق العادي أو بلا سند تنفيذي مساو له)، و قد جاءت عبارة "أيا كانت تسميته " مقصودة لتضع حدا لاختلاف القوانين الداخلية في تسمية هذا الاجراء الحجز التحفظي الذي يكفل حق الدائن، ولا تسري أحكام الحجز التحفظي على الإجراءات التحفظية الواردة في مسائل الافلاس، ولا على الإجراءات التحفظية المتبعة عند مخالفة اللوائح الجمركية[3].

ثانياً : شروط إيقاع الحجز التحفظي على الطائرة .

لطلب الحجز التحفظي على الطائرة يشترط توافر عدداً من الشروط وفقاً للقواعد العامة في قانون المرافعات الليبي، التي كشفت على إن الحجز التحفظي ليس طريقاً عاماً يمكن الالتجاء اليه كلما كان هناك استعجال بل هو محصور في شروط معينة، فيجب أن تكون هناك حالة من أحوال الحجز التحفظي، كما لا يجوز الأمر بالحجز التحفظي لحق غير حال الأداء أو غير محقق الوجود، يبين الباحث الشروط المقررة لطلب الحجز التحفظي على النحو التالي :

---

[1] السمامعة، خالد رضوان، و المنصور، انيس منصور(2016) أحكام الحجز التحفظي على السفينة في القانون الأردني : دراسة مقارنة، مجلة الآداب والعلوم الاجتماعية، مجلة علمية محكمة، جامعة السلطان قابوس، المجلد الثالث، العدد الثاني،2016/8 2016،ص317.

[2] عبوده، الكوني علي (2010) بحث بعنوان الحجز التحفظي على الطائرة في القانون الليبي، مؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الدولية ، المنعقد بتاريخ 23 – 25 ابريل ،منشورات جامعة الامارات العربية، الموقع http://slconf.uaeu.ac.ae/slconf20/arabic-research.asp ص1165.

[3] رضوان، ابوزيد، القانون الجوي قانون الطيران التجاري، مرجع سابق، ص 71.

أ. أن تكون هناك حالة من أحوال الحجز التحفظي.

حددت المادة (516) من قانون المرافعات الليبي عدداً من الأحوال التي تسمح للدائن أن يوقع الحجز التحفظي على منقولات مدينه، وتتمثل هذه الحالات في الآتي[1]:

1. إذا لم يكن للمدين موطناً مستقر بليبيا : يكون تحقيق هذه الحالة بالنسبة للطائرات الأجنبية التي يقيم مالكها أو مستثمرها خارج الأراضي الليبية فإيقاع الحجز التحفظي يهدف إلى مباغتة مالك الطائرة أو مستثمرها، أما إذا كان المدين (مالك الطائرة ومستثمر الطائرة) مقيماً في ليبيا فإن طلب الدائن بتوقيع الحجز التحفظي لا يمكن قبوله استناداً على هذه الحالة طالما أن المدين مستقراً وموطنه معلوم بليبيا.
2. إذا خشي الدائن فرار المدين وكان لذلك أسباب جدية : مضمون هذه الحالة هي خشية الدائن من هروب مدينه ويستند في ذلك على أسباب جدية وعليه إثبات ذلك للقاضي.
3. إذا كانت تأمينات الدين مهددة بالضياع: أعطى المشرع للدائن الحق في الحجز على الطائرة تحفظياً إذا كانت تأمينات الدائن مهددة بالضياع وهي مسألة يقدرها القاضي المطلوب منه استصدار أمر الحجز التحفظي، ويستخلص ذلك من الظروف الواقعية كما لو كانت قيمة الطائرة المرهونة مهددة بالهبوط نتيجة للأزمة المالية العالمية.
4. إذا كان الدائن حاملاً للكمبيالة أو سند إذني وكان المدين تاجراً له التوقيع على الكمبيالة أو السند يلزمه بالوفاء بحسب القانون التجاري : تستلزم هذه الحالة ان يكون طالب الحجز صاحب دين ثابت بكمبيالة او سند ادني و ان يقوم بالإجراءات المطلوبة وفقا للقانون التجاري (الاحتجاج لعد القبول أو لعدم الدفع) ، ويجب ان يكون المدين مالك الطائرة أو مشغلها تاجراً له التوقيع على الكمبيالة أو سند يلزمه بالوفاء.
5. إذا كان المدين تاجراً وقامت أسباب جدية يتوقع معها تهريب أموال أو إخفائها : المناط هنا هو صفة المدين أو سوء نيته الذي يستخلص من وجود أسباب جدية يتوقع معها نيته في تهريب أمواله أو اخفائها ولو لم يكن ينوي الهروب، والحكمة هنا هي حماية الائتمان التجاري[2].

---

[1] عبوده، الكوني علي، الحجز على الطائرة في القانون الليبي، مرجع سابق، ص1169.
[2] عبوده، الكوني علي، مرجع سابق، ص1170.

ب.أن يكون الدين حال الأداء ومحقق الوجود.

يجب أن يكون حق الدائن (الحاجز) مستحق الأداء وألا يكون الدين مؤجلاً أجلا قانونياً أو اتفاقياً، ولذلك فإن كل حق مضاف إلى أجل لا يجوز الحجز التحفظي على أموال المدين إلا عند حلول الاجل[1]، ويجب أن يكون الدين محقق الوجود من حيث مصدره وأساسه وعلى الدائن أن يقدم ما يثبت به وجود هذا الدين، ويكون محقق الوجود إذا كان خالياً من أي نزاع في أصله أو في مصدره بين الدائن والمدين[2]، وبالتالي يعتبر الدين غير محقق الوجود إذا قام نزاع جدي على ترتبه في الذمة؛ لأن من شأن هذا النزاع أن يجعل الدين محتمل الوجود، والديون الاحتمالية لا تصلح للحجز التحفظي، وتطبيقا لذلك فإن مقدم طلب للحجز تحفظياً على الطائرة لابد أن يستند في طلبه على حق حال الأداء أي غير معلق على شرط أو مضافاً لأجل، وأن يكون محقق الوجود أي خالي من أي نزاع في أصله أو في مصدره.

ثالثاً : إجراءات توقيع الحجز التحفظي على الطائرة.

إن الحجز يفترض وجود دين بمبلغ من المال لشخص معين هو الدائن على شخص آخر هو المدين، ولم يتمكن الدائن من تحصيل دينه رضاءً، فلجأ إلى الحجز على مال المدين بواسطة السلطات العامة[3]، ولم يحدد قانون الطيران المدني الليبي أية أحكام تنظم إجراءات الحجز التحفظي على الطائرة إلا إنه قد نص على أن الفصل في المنازعات المتعلقة بالحجز على الطائرة تتم بصفة مستعجلة، ولما كان موضوع الحجز التحفظي يصعب توحيده دولياً، ويفضل أن يترك لعناية المشرع الوطني والذي عليه أن يأخذ بنظر الاعتبار منع وقوع حجوزات القصد منها مجرد الإخلال بالملاحة الجوية كما عليه أن يعتني بالإجراءات التي من شأنها الرفع الفوري للحجز بعد إيقاعه[4]، ولذلك نتناول إجراءات الحجز التحفظي وفقاً لأحكام قانون المرافعات الليبي :

---

[1] والي، فتحي(1987)التنفيذ الجبري، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، ص131. كذلك راجع الحوامده، أسامه سليمان علي(2014) الحجز التحفظي في قانون أصول المحاكمات المدنية الاردني، أطروحة قدمت للحصول على درجة الدكتوراه، في القانون الخاص، منشورات جامعة العلوم الإسلامية العالمية، عمان، الأردن، ص75.

[2] نص المادة (519) قانون المرافعات الليبي تنص(لا يوقع الحجز التحفظي في الأحوال المتقدمة الذكر قبل رفع الدعوى في الموضوع إلا بأمر من قاضي الأمور الوقتية بالمحكمة التابع لها المحجوز عليه ولا يجوز الأمر به لحق غير حال الأداء او غير محقق الوجود).

[3] الكيلاني، محمود محمد (2007) دعوى استرداد المنقولات المحجوز عليها، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، ص7.

[4] موسى ، طالب حسن، القانون الجوي الدولي، مرجع سابق، ص 72.

أ. استصدار أمر الحجز التحفظي.

يبدأ إجراء إيقاع الحجز التحفظي بتقديم عريضة مسببة إلى قاضي الأمور المستعجلة بالمحكمة التابعة لها موطن المحجوز عليه أو المكان الذي تتواجد به الطائرة المراد الحجز عليها ويقدم هذه العريضة الدائن الذي يريد استصدار أمر الحجز ويجب أن تشمل البيانات التالية :

- اسم ولقب وموطن ومهنة أو وظيفة كل من الدائن طالب الحجز والمدين المحجوز عليه.
- عرض الأسباب التي دفعت الدائن إلى طلب توقيع الحجز التحفظي.
- بيان السند الذي يستند إليه وتاريخ إعلانه للمدين، وذكر مقدار الدين المطلوب الوفاء به.
- بيان وافي عن الطائرة المراد حجزها وطرازها ورقم تسجيلها وجنسيتها وكل ما يستلزم من بيانات.

بعد اطلاع القاضي على العريضة والمستندات المرفقة بها يبحث القاضي في مدى توفر شروط توقيع الحجز التحفظي على الطائرة المراد حجزها، فإذا رأى القاضي بأن عريضة الدائن لا تستند إلى أسباب جدية وكافية له أن يجري تحقيقاً مختصراً قبل أن يصدر أمره وإذا رأى بأن طلب الدائن يستند إلى أسباب جدية وكافية أصدر أمر الحجز على العريضة ويجوز أن يكون أمره بتوقيع الحجز بعد مهلة لا تزيد عن ثلاثة أيام من تاريخ هذا الأمر المطلوب الحجز عليه .

ب. محضر الحجز التحفظي على الطائرة.

يذهب المُحضر إلى المكان الذي تتواجد به الطائرة المراد حجزها، ولا يجوز له كسر باب أو فض الأقفال بالقوة لغايات الحجز[1]، ويجب عدم القيام بأي إجراء لإيقاع الحجز قبل الساعة السابعة صباحاً وبعد السابعة مساء إلا في حالات الضرورة وبإذن من القاضي، ويحرر المُحضر محضر بالحجز في مكان وقوعه، ويجب أن يشمل محضر الحجز على البيانات الواجب ذكرها في أوراق المحضرين بالإضافة إلى البيانات التالية[2]:

---

[1] تنص المادة (415) قانون المرافعات الليبي (لا يجوز للمُحضر كسر الأبواب أو فض الأقفال بالقوة لتوقيع الحجز إلا بحضور ضابط بوليس التابع للمركز الذي الحجز في دائرته)

[2] تنص المادة (417) قانون المرافعات الليبي على (يجب أن يشتمل محضر الحجز على البيانات الواجب ذكرها في أوراق المُحضرين، و على الموطن المختار الذي أتخذه الحاجز في البلدة التي بها مقر المحكمة الجزئية الواقع في دائرتها الحجز، و على إعادة تكليف المدين بالدفع إذا كان الحجز بحضوره أو في موطنه، و على ذكر سند التنفيذ ومكان الحجز و مكان الحجز و ما قام به المُحضر من الإجراءات و ما لقيه من العقبات و الاعتراضات أثناء الحجز و ما أتخذه في شأنها، و يجب أن نبين فيه بالتفصيل مفردات الأشياء المحجوزة مع ذكر نوعها و أوصافها....)

1. ذكر السند التنفيذي وما قام به المحُضر من إجراءات وما لقيه من عقبات واعتراضات وما اتخذه بشأنها .
2. إعادة تكليف المدين بالدفع إذا كان الحجز بحضوره أو في موطنه.
3. يبين المحضر بيانات الطائرة المحجوز عليها بالتفصيل وبيان نوعها وأوصافها ورقم تسجيلها.
4. يوقع المحُضر على محضر الحجز ويوقع المدين إذا كان حاضراً، ولا يعتبر مجرد توقيعه رضا منه بالحكم وفي حال رفضه يدون ذلك في المحضر، وإذا لم يكن حاضراً وجب على المحضر إعلانه بالمحضر في اليوم التالي على الأكثر، وفي كل الأحوال يجب أن يتم الحجز في غياب الدائن طالب التنفيذ ولا يقتضي الحجز نقل الطائرة المحجوزة من موضعها[1].

جـ. تسجيل الحجز التحفظي على الطائرة.

تنص المادة (48) قانون الطيران المدني الليبي (بأن يدون الحجز في السجل الخاص بقيد الطائرة) غير إن هذا القانون لم يحدد أي مدة زمنية لإتمام إجراءات تسجيل الحجز على الطائرة، وكذلك الحال في قانون الطيران المدني الأردني الذي ينص في الفقرة (هـ) من المادة (54) على أن : (تسجل في السجل الوطني القرارات القضائية النهائية بتوقيع الحجز التحفظي أو التنفيذي على الطائرات المسجلة في هذا السجل) دون أن يحدد مدة زمنية لذلك، بينما نجد المشرع المصري في القانون رقم (26) لسنة 1976 بشأن بعض الاحكام الخاصة بالطائرات أوجب على الدائن أن يسجل حجزه في سجل الطائرات خلال ثمانية أيام من توقيع الحجز، وإلا اعتبر الحجز كأن لم يكن[2].

الفرع الثاني : نطاق تطبيق الحجز التحفظي على الطائرة.

محل الحجز التحفظي هو الطائرة بمفهومها الفني و القانوني فالطائرة عرفها قانون الطيران المدني واتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي بأنها : (آلة في استطاعتها أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير ردود فعل الهواء المنعكس من سطح الأرض) كما عرفتها اتفاقية جنيف بشأن الاعتراف الدولي بالحقوق بأنها : (يشمل هيكل الطائرة والمحركات والمرواح وأجهزة اللاسلكي وجميع العناصر المعدة للاستعمال في الطائرة سواء المركبة عليها أو المفصولة عنها مؤقتا) ولم يعالج المشرع الليبي الحجز

---

[1] المادة (416) قانون المرافعات الليبي تنص على (لا يقتضي الحجز نقل الأشياء المحجوزة من موضعها، و يجب أن يحرر محضر الحجز في مكان توقيعه و إلا كان باطلا).

[2] المادة (12) من القانون المصري رقم (26)لسنة 1976 و التي تنص (على الحاجز تسجيل حجزه في سجل الطائرات خلال ثمانية أيام من توقيع الحجز و إلا أعتبر الحجز كأن لم يكن)

التحفظي على الطائرة بشكل خاص، غير أنه وفي حالة وحيدة نص صراحة في قانون الطيران المدني على منع إجراء الحجز على الطائرة لدعاوى براءة الاختراع، أما اتفاقية روما لتوحيد بعض قواعد الحجز التحفظي فقد أوردت عدداً من الاستثناءات التي لا يجوز فيها الحجز على الطائرات تحفظياً، نبينها على النحو التالي :

أولاً : الطائرات المخصصة لخدمة الدولة.

نظراً لطبيعة بعض الأموال فإن المشرع يحصنها من ايقاع إجراءات الحجز التحفظي عليها، وذلك لطبيعة الجهات التي تستعملها والأغراض المخصصة لها، لو رجعنا لقواعد القانون المدني الليبي[1]، نجد بأن المشرع قد نص على أنه لا يجوز التصرف في الأموال العامة المخصصة للمنفعة العامة أو الحجز عليها، وبتطبيق ذلك على الطائرات يمكن القول بأن الطائرات المملوكة للدولة والتي تكون مخصصة للمنفعة العامة هي وحدها التي تتمتع بالحصانة من الحجز أي كان نوعه بحكم أنها مملوكة للدولة وتقوم بخدمة مرفق عام، والحكمة من ذلك هي ضمان استمرارية المرافق العامة في أداء مهامها[2]، هذا وقد عرف قانون الطيران المدني طائرة الدولة في المادة (1) بأنها الطائرات العسكرية والطائرات المستعملة لخدمة الدولة فقط (كطائرات الشرطة والجمارك)، ولكن هل تنطبق المادة السابقة من القانون المدني على الطائرة الغير مملوكة للدولة والمخصصة لخدمة المرافق العامة؟

جانب من الفقه استبعد معيار ملكية الدولة للطائرة في إجراء الحجز عليها، واتجه نحو الأخذ بمعيار التخصيص في الخدمة التي تقدمها الطائرة، وبالتالي لا يشترط أن تكون الدولة تمتلك هذه الطائرة بل قد يملكها أحد الأشخاص متى استجارتها الدولة وخصصتها للعمل في أحد المرافق العامة، فهذه الطائرة لا تخضع لإجراءات الحجز التحفظي، لأن العبرة بالتخصص وليس بالملكية[3]، وأما إذا كانت الطائرة تمارس نشاط مشترك بحيث تنقل الركاب والبضائع من جانب وتنقل البريد للدولة من جانب آخر، أو كانت

---

[1] المادة (87) تنص على انه (1. تعتبر اموالا عامة العقارات و المنقولات التي للدولة او الاشخاص الاعتبارية العامة ، و التي تكون مخصصة للمنفعة العامة بالفعل او بمقتضى القانون او قرار ..... 2. و هذه الاموال لا يجوز التصرف فيها او الحجز عليها او تملكها بالتقادم) كما أن للمحكمة العليا الليبية لها أحكام مشابه في هذا السياق فأصدرت الطعن رقم 43/62 ق المنشور في مجلة المحكمة العليا عدد33، رقم الصفحة49، تاريخ الطعن 2000/1/23 (أنه عملاً بحكم المادة (87) من القانون المدني أن العقارات المملوكة للدولة أو الأشخاص الاعتبارية العامة في نطاق البلديات تصبح من الأموال العامة بتخصيصها للمنفعة العامة وبالتالي لا يجوز التصرف فيها أو الحجز عليها أو تملكها بالتقادم ما دامت محتفظة بتلك الصفة)

[2] عبوده، الكوني علي، الحجز التحفظي على الطائرة في القانون الليبي، مرجع سابق، ص1147.

[3] القضاة، معن محمد آمين، وعبيدات، مؤيد احمد، (2014)بحث بعنون الحجز التحفظي على الطائرات، مجلة جامعة الملك سعود، الحقوق و العلوم السياسية ، المجلد 26 العدد 1.

مملوكة للدولة ولكنها تمارس نشاطاً تجارياً، فإن هذه الفرضيات تصدت لها اتفاقية روما، فاشترطت أن تكون الطائرة مرصوده ومخصصة فعليا لخدمة الدولة وذلك بأن تكون متفرغة بشكل دائم لهذه الخدمة فقيام الطائرة بنشاط مشترك أو نشاط تجاري يعرضها لإمكانية الحجز عليها[1].

بينما نجد في قانون الطيران المدني الأردني بأن المشرع قد نص بصريح العبارة : (على عدم جواز الحجز التحفظي على طائرات الدولة وعدم اتخاذ أي إجراء مهما كان نوعه لمنع هذه الطائرات من الطيران)[2]، والعبرة هي بتخصيص الطائرة على وجه الدوام لخدمة أحد المرافق العامة، أما إذا كانت الطائرة مملوكة للدولة ومخصصة للملاحة التجارية كنقل الأشخاص أو البضائع فأنه يجوز الحجز عليها[3]، ومما تقدم يمكن القول بأن الطائرات المخصصة لخدمة الدولة لا يجوز توقيع الحجز التحفظي عليها فالحكمة من استبعادها من إيقاع الحجز تتمثل في الحفاظ عن مبدأ استمرارية المرفق العام للطيران، ومن ثم وجب أن تكون الطائرات مخصصة بصفة مطلقة للخدمة، ويستوى أن تكون الطائرات مملوكة للدولة أم لشركة خاصة.

ثانياً : طائرات الخطوط الجوية المنتظمة والطائرات الاحتياطية.

ورد هذا الاستثناء ضمَن الاستثناءات الواردة في اتفاقية روما بشأن توحيد بعض قواعد الحجز التحفظي ومضمونه هو عدم إيقاع الحجز على الطائرات التي تستخدم في خط جوي منتظم أو الطائرات الاحتياطية لها، وقانون الطيران المدني الليبي لم يتضمن مثل هذا الاستثناء، بينما نجد المشرع الأردني في قانون الطيران المدني قد ضمَن هذا الاستثناء عدم جواز الحجز التحفظي على الطائرات المستخدمة على خط جوي دولي أو داخلي منتظم والطائرات الاحتياطية لهذه الطائرات خاصة إذا كان هذا الحجز يؤدي إلى منعها من التحرك[4]، ويقصد بهذا الاستثناء الحفاظ على استمرار الخدمة على هذه الخطوط فلا خوف على حقوق الدائن من الضياع، طالما أن الطائرات تغادر بانتظام ومتى حصل الدائن على سند تنفيذي، يكون

---

[1] الكومي، راشد بن محمد، النظام القانوني للطائرة وفقا للقانون العُماني و احكام المعاهدات الدولية، مرجع سابق، ص258.

[2] المادة (54/أ) قانون الطيران المدني الأردني رقم(41) لسنة 2007 المنشور في الجريدة الرسمية رقم 4824 بتاريخ 2007/5/31.

[3] أحمد، عبدالفضيل محمد، القانون الجوي الخاص، مرجع سابق، ص 137.

[4] لا يجوز الحجز التحفظي على الطائرات التالية إذا كان هذا الحجز منعها من التحرك و حددت الفقرة (ب/1) من المادة (54) قانون الطيران المدني الأردني (الطائرات المستخدمة على خط جوي دولي أ داخلي منتظم، و الطائرات الاحتياطية لهذه الطائرات)

بمقدوره حينئذ ايقاع الحجز التنفيذي على أي طائرة تعمل على هذا الخط[1]، وكذلك يشمل هذا الاستثناء من ايقاع الحجز على الطائرات الاحتياطية للطائرات العاملة على الخط المنتظم، ويقصد بالطائرات الاحتياطية تلك الطائرات التي تخصص لإحلالها محل إحدى الطائرات التي تعمل على خط جوي منتظم عند عدم صلاحيتها للطيران[2]،وفي جميع الأحوال فإن اعتبار الطائرة تعمل أو لا تعمل على خط جوى منتظم، تعتبر مسألة واقع يستقل قاضي الموضوع بتقديرها، وعلى المحجوز عليه (مالك الطائرة أو مستثمرها) عبء إثبات تخصيص الطائرة للاستخدام على خط جوي منتظم[3].

ثالثاً : الطائرات المخصصة لنقل الأشخاص والأموال بمقابل متى كانت على وشك الرحيل.

ورد هذا الاستثناء في اتفاقية روما للحجز التحفظي كأصل إلا أنها أجازت توقيع الحجز عليها كاستثناء إذا كان الدين ناتج عن تعاقد بشأن هذه الرحلة، أو نشأ خلال تلك الرحلة، وقد نص على هذا الاستثناء على سبيل المثال المشرع الأردني في قانون الطيران المدني، وأستثنى ايقاع الحجز إذا كان الدين يتعلق بالرحلة التي توشك الطائرة القيام بها فنصت الفقرة (ب/ 2) من المادة (54) على أنه :(لا يجوز الحجز التحفظي على الطائرات التالية إذا كان هذا الحجز منعها من التحرك: 2. الطائرات على وشك الإقلاع التي تقوم بنقل أشخاص أو أموال في رحلة خاصة مقابل أجور أو مكافأة، إلا إذا كان الحجز التحفظي يوقعه المالك الذي فقد طائرته بفعل غير مشروع) [4].

رابعاً : عدم الحجز على الطائرات بشأن براءة الاختراع.

نصت المادة (50) من قانون الطيران المدني الليبي بصريح العبارة على منع الحجز لدعاوى براءة الأختراع، فلا يجوز توقيع الحجز على الطائرة بسبب أي ادعاء من قبل صاحب حق الاختراع بشرط أن تكون الطائرة مسجلة في دولة طرفاً في معاهدة الطيران المدني الدولي، والمشرع الليبي استمد هذا المنع من

---

[1] موسى، طالب حسن، القانون الجوي الدولي، مرجع سابق ،ص 71. كذلك لم تضع اتفاقية روما أي تعريف يحدد المقصود بالخط الجوي المنتظم الذي تعفى بمقتضاه الطائرة من إجراء ايقاع الحجز التحفظي، بينما نجد المشرع الليبي و الذي لم يتبنى هذا الإعفاء قد أورد في قانون الطيران المدني تعريفا للخط الجوي المنتظم على أنه مجموعة رحلات جوية تقوم بها طائرة نقل عام للركاب أو البريد أو البضائع أو أي منها مقابل آجر أو مكافأة و يكون مفتوحا للجمهور طبقا لجدول زمني معلن عنه، أو بانتظام أم بتكرار واضح

[2] أحمد، عبدالفضيل محمد ، القانون الجوي الخاص ، مرجع سابق ، ص 137.

[3] الكيومي، راشد بن محمد ، النظام القانوني للطائرة وفقا للقانون العُماني وأحكام المعاهدات الدولية، مرجع سابق، ص 260.

[4]لا تسري أحكام الفقرة (ب) من المادة (54) على الإجراءات التحفظية الخاصة بدعوى الإفلاس و بالأموال الأميرية و بالدعاوى الجمركية أو المتعلقة بتنفيذ قانون العقوبات و أنظمة و تعليمات الأمن العام.

أحكام المادة (27) من اتفاقية شيكاغو، والتي جاء فيها : (عدم جواز إيقاف طائرة دخلت لدولة متعاقدة أو عابرة من اجوائها، أو إقامة دعوى ضد مالكها أو مستثمرها بحجة براءة الأختراع، ولا يجوز دفع كفالة مقابل الإعفاء من هذا الحجز، ويسري هذا على تخزين قطع الغيار والمعدات الاحتياطية للطائرات وكل أجزائها)، ولكي يستفيد مالك الطائرة أو مستثمرها من هذه القواعد، يتعين أن تكون الدولة التي تحمل الطائرة جنسيتها منظمة إلى الاتفاقية الدولية الخاصة بحماية الملكية الصناعية وتعديلاتها، أولديها قوانين وطنية تعطي مثل هذه الحماية لطائرات الدولة الأخرى[1].

الفرع الثالث : آثار الحجز التحفظي على الطائرة.

يترتب على تحرير محضر الحجز التحفظي على الطائرة والتوقيع عليه، عدم جواز التصريح للطائرة بالإقلاع من المطار الذي تتواجد به، ما لم يقوم مالك الطائرة أو مستثمرها بتقديم كفالة كافية للدين ولا ينفذ في حق الدائن الحاجز ولو كان دائناً عادياً ما يتم بعد تسجيل الحجز من التصرفات على الطائرة أو ترتيب أي حق عليها، وإذا كان للدائن الحق في توقيع الحجز التحفظي على الطائرة، فإن للمدين مالك الطائرة أو مستثمرها أن يتجنب توقيع هذا الحجز إما ابتداءً قبل أن يتم، وإما أن يطلب من قاضي التنفيذ بالمحكمة الجزئية التي يقع الحجز في دائرتها رفع الحجز متى قدم كفالة كافية لهذا الغرض، هذا وتكون الكفالة كافية إذا كانت تغطي قيمة الدين والمصاريف، وفي جميع الأحوال يجب أن يفصل قاضي التنفيذ في طلب رفع الحجز على وجه السرعة[2].

وتطبيقا لأحكام قانون المرافعات إذا حكم ببطلان الحجز التحفظي، جاز الحكم على الحاجز بغرامة لا تزيد عن عشرين دينارا، عما لحقه من أضراراً بسبب الحجز[3]، ولكن هل قيمة الغرامة عشرين ديناراً المقررة لانعدام أساس الحجز تتناسب مع وضع الطائرة وأهميتها الاقتصادية.

---

[1] موسى، طالب حسن، القانون الجوي الدولي، مرجع سابق، ص 73.

[2] الكيومي، راشد بن محمد، النظام القانوني للطائرة وفقا للقانون العُماني وأحكام المعاهدات الدولية، مرجع سابق، ص 272.

[3] المادة (524) قانون المرافعات الليبي تنص (إذا حكم ببطلان الحجز التحفظي أو بإلغائه لانعدام أساسه جاز الحكم بغرامة لا تزيد على عشرين دينارا)

المطلب الثاني

الحجز التنفيذي على الطائرة

الحجز التنفيذي وسيلة لقهر المدين على الوفاء بمقتضاها، ويتم التنفيذي بواسطة السلطة العامة على أموال المدين التي يجيز القانون التنفيذ عليها تحجز وتباع وتسدد حقوق الدائن من أثمانها[1]. و يؤدي الحجز التنفيذي إلى بيع الطائرة المحجوزة واستيفاء دين الحاجز، وذلك خلافا للحجز التحفظي الذي لا يترتب عليه إلا ضبط الطائرة المحجوزة و وضعها تحت يد القضاء لمنع المحجوز عليه من التصرف فيه تصرفاً يضر بحق الحاجز، فالحجز التحفظي لا يؤدي بذاته إلى مباشرة بيع الطائرة المحجوز واستيفاء دين الحاجز منه، إنما يترتب هذا الأثر على الحجز التنفيذي، سواء كان حجزاً تنفيذيا من أول الأمر، أم كان حجزاً تحفظيا تم تحول بعد ذلك إلى حجزا تنفيذياً، بعد الحكم بصحته[2].

المشرع الليبي لم يتضمن أية قواعد خاصة بالحجز التنفيذي للطائرة في قانون الطيران المدني عدا إقرار إيقاعه، وأحال تنظيمه قواعد قانون المرافعات الليبي، ويقصد بالحجز التنفيذي الحجز الذي يوقعه دائن يحوز سنداً تنفيذياً على المنقولات المادية المملوكة للمدين، والتي تكون في حيازته، وذلك بهدف وضع هذه المنقولات تحت يد القضاء، تمهيداً لبيعها واستيفاء الدائن لحقه من ثمنها[3]، وتطبيقا لذلك فإن الحجز التنفيذي على الطائرة هو وضعها تحت يد القضاء ومنع المنفذ ضده (مالك الطائرة أو مستثمرها) من أن يتصرف فيها، وذلك للمحافظة على حقوق الدائن الحاجز طالب التنفيذ، لاستيفاء دينه من ثمنها عند بيعها فالبيع هو الهدف الأصلي، ولا يسري هذا الحجز إلا إذا كان بيد الدائن سنداً تنفيذيا.

ولم يبين قانون الطيران المدني الليبي الطائرات التي لا يجوز إيقاع الحجز التنفيذي عليها، بينما نجد المشرع الأردني قد نص على عدم جواز إيقاع الحجز التنفيذي على الطائرات التي لا يجوز توقيع الحجز التحفظي عليها بسبب دين استحق اداؤه، إلا بعد استنفاذ جميع إجراءات الحجز التنفيذي على أموال المدين

---

[1] الحكيم، عبدالمجيد (2008) الوجيز في نظرية الالتزام في القانون المدني العراقي، الجزء الثاني، مكتبة السنهوري، بغداد، العراق، ص33.

[2] احمد، عبدالفضيل محمد، القانون الجوي الخاص، مرجع سابق، ص145.

[3] التحيوي، محمود السيد عمر (1999) اجراءات الحجز و اثاره العامة ،منشورات دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية ، مصر.

الأخرى، وثبوت عدم كفايتها لوفاء الدين[1]، مما يعني بأن الطائرة العائدة للمدين المنفذ عليه (مالك الطائرة) هي آخر ما يمكن التنفيذ عليه من الأموال المملوكة له والكائنة في إقليم الأردن، أي بكلمة أخرى أنه إذا أمكن استيفاء الدين من أية أموال أخرى عائدة إلى هذا المدين وموجودة في الأردن فإنه لا يجوز المساس بأية طائرة عائدة إليه[2]، أما المشرع المصري فقد أجاز توقيع الحجز التنفيذي على الطائرات التي لا يجوز توقيع الحجز التحفظي عليها إلا في الحالتين الآتيتين:

أ. إذا كان الحجز لاستيفاء دين مضمون برهن، أو حق امتياز على الطائرة المطلوب توقيع الحجز عليها.

ب. إذا كان الحجز لاستيفاء دين عادي، ولكن بشرط أن يكون الدائن طالب الحجز قد قام بتجريد المدين من أمواله الأخرى ، ولم تفِ هذه الأموال بدينه و بالمصاريف، أو إذا قدم الدليل عن إن الأموال الأخرى للمدين مالك الطائرة قد استغرقتها حجوز تحفظية أو تنفيذية أخرى، وإن هذا المدين ليس له أموال أخرى (غير الطائرة) تفي بدين طالب الحجز والمصاريف[3].

---

[1] المادة (54/ د) قانون الطيران المدني الاردني رقم (41) لسنة 2007 " و جاء نص الفقرة د على النحو التالي : لا يجوز الحجز التنفيذي على الطائرات المذكورة في الفقرة (ب) من هذه المادة بسبب دين مستحق الاداء او تنفيذا لحكم قضائي ، الا بعد استنفاذ جميع اجراءات هذا الحجز على اموال المدين الاخرى ، و ثبوت عدم كفايتها للوفاء بالدين" اما نص الفقرة (ب) جاء على النحو التالي " لا يجوز الحجز التحفظي على الطائرات التالية اذا كان هذا الحجز يؤدي الى منعها من التحرك : 1. الطائرات المستخدمة على خط جوي دولي او داخلي منتظم و الطائرات الاحتياطية لهذه الطائرات . 2.الطائرات على وشك الاقلاع التي تقوم بنقل اشخاص و اموال في رحلة خاصة ، مقابل اجور او مكافأة الا اذا كان الحجز التحفظي بشأن دين يتعلق بالرحلة التي توشك الطائرة القيام بها او اذا كان الحجز التحفظي يوقعه المالك الذي فقد طائرته بفعل غير مشروع"

[2] ياملكي، اكرم، القانون الجوي، مرجع سابق، ص 75.

[3] المادة (7) القانون المصري رقم (26) لسنة1976 بشأن بعض الأحكام الخاصة بالطائرات وتنص على أنه (لا يجوز توقيع الحجز التنفيذي على الطائرات التي لا يجوز توقيع الحجز التحفظي عليها طبقاً لأحكام هذا القانون).

المطلب الثالث

البيع الجبري للطائرة

إن الغرض من بيع الأموال المحجوزة، الحصول على النقود لاستيفاء حق الدائن منها ، و ينبغي أن يتم البيع الجبري عن طريق المزايدة العلنية لأن من شأنها أن تخلق منافسة بين المتقدمين إلى الشراء و ترفع ثمن المبيع إلى اقصى حد ممكن و في ذلك نفع الحاجز والمحجوز عليه، فضلا عن تحقيق المساواة بين جميع من يحق لهم الاشتراك في المزايدة[1]، وتضمنت اتفاقية جنيف بشأن الأعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات أحكام بيع الطائرة بيعاً جبرياً، وذلك تنفيذاً لما قد يقرر عليها من تأمينات، أو يثقل ذمة مالكها من ديون وقد تكفلت المادة (7) من هذه الاتفاقية بتنظيم البيع الجبري للطائرة، وأحالت بالنسبة للإجراءات الواجب اتباعها إلى القانون الداخلي للدولة المتعاقدة والتي يجري البيع الإجباري على إقليمها[2]، وقانون الطيران المدني الليبي أجاز بيع الطائرة بيعاً جبرياً، إلا أنه أحال تنظيم ذلك لأحكام قانون المرافعات.

أولاً : إجراءات بيع الطائرة المحجوزة

تطبيقا لأحكام قانون المرافعات الليبي فإنه يجب على المُحضر عقب إقفال محضر الحجز أن يقوم مباشرة بإلصاق إعلانات بيع الطائرة على باب المطار الذي تتواجد به الطائرة المحجوزة، تبين اليوم المحدد للبيع وساعته وكذلك يبين أوصاف الطائرة المحجوزة وبياناتها كاملة[3].

ولا يجوز المباشرة في إجراءات بيع الطائرة المحجوزة إلا بعد مضي تمانيه أيام على الأقل من تسليم المدين (مالك الطائرة) صورة من محضر الحجز أو إعلانه به، ويجري البيع في المكان الذي تتواجد فيه الطائرة ولقاضي المحكمة الجزئية أن يأمر بإجراء بيع الطائرة المحجوزة بعد الإعلان عنه في مكان آخر

---

[1] القضاة، مفلح عودة (2008) أصول التنفيذ، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن،، ص 185.

[2] ابوزيد، رضوان، القانون الجوي قانون الطيران التجاري، مرجع سابق، ص82.

[3] المادة (424) قانون المرافعات الليبي تنص (يجب على المُحضر عقب إقفال محضر الحجز مباشرة أن يلصق على باب المكان الذي توجد به الأشياء المحجوزة و على باب المقر الإداري التابع له المكان أو مقر البوليس و في اللوحة المعدة لذلك بالمحكمة الجزئية إعلانات موقعا عليها منه يبين فيها يوم البيع و ساعته و توع الأشياء المحجوزة و وصفها بالإجمال).

بناء على عريضة تقدم له من أحد ذو الشأن، وإذا لم يتم بيع الطائرة المحجوز عليها في اليوم المعين في محضر الحجز أعيد اللصق والنشر[1].

يحرر المحُضر محضراً بالبيع ويدون فيه إجراءات البيع وما لقيه من الاعتراضات والعقبات وما اتخذه في شأنها، وحضور المحجوز عليه أو غيابه، والثمن الذي رسا به المزاد واسم من رسا عليه وتوقيعه، والزمت اتفاقية جنيف بشأن الاعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات الدول المتعاقدة بمراعاة بعض الإجراءات لصحة انعقاد بيع الطائرة بيعاً جبرياً، وهي كالتالي[2]:

أ. يحدد تاريخ بيع الطائرة المحجوزة ، ومكان بيعها قبل إجراء البيع بستة أسابيع على الأقل.

ب. على الدائن القائم بالتنفيذ أن يقدم الى المحكمة أو أي سلطة أخرى مختصة مستخرجاً معتمداً القيود المتعلقة بالطائرة ، بحيث يكون مطابقاً لما هو مقيد في السجل المسجلة به الطائرة.

ج. على الدائن الحاجز القائم بالتنفيذ إخطار مالك الطائرة ، و أصحاب الحقوق العينية التبعية و الحقوق الممتازة المقيدة بالسجل المسجلة به الطائرة ، بكتاب مسجل يرسل عبر البريد الجوي ، إلى عناوينهم المبينة في السجل ، و ذلك قبل شهر من تاريخ البيع.

د. على الدائن القائم بالتنفيذ أن يعلن عن البيع في محل تسجيل جنسية الطائرة وطبقا لأحكام قانونها الداخلي، وفي حالة مخالفة الأحكام السابقة يجوز إلغاء البيع إذا طلب ذلك أي شخص يلحقه ضرر من جراء هذه المخالفة ، في غضون ستة أشهر من تاريخ البيع.

ثانياً : أثر البيع الجبري للطائرة.

يترتب على تسجيل حكم إيقاع البيع تطهير الطائرة المباعة من كافة الرهون و حقوق الامتياز التي أعلن أصحابها بإيداع شروط البيع و بتاريخ جلسته ، و من ثم تنتقل حقوقهم بحسب تدرج مراتبها إلى أعلى ثمن، وعلى ذلك تنتقل ملكية الطائرة خالصة إلى المشتري[3] ، اتفاقية جنيف نصت بصريح العبارة في المادة (8)على إن : (بيع الطائرة بسند تنفيذي يؤدي إلى نقل ملكية الطائرة خالية من كل الحقوق التي لم يتحمل

---

[1] المادة (434) قانون المرافعات الليبي تنص (لا يجوز إجراء البيع إلا بعد مضي ثمانية أيام من تاريخ تسليم صورة محضر الحجز للمدين أو إعلانه به و لا يجوز إجراؤه إلا بعد مضي يوم على الأقل من تاريخ إتمام إجراءات اللصق و النشر)و المادة (435) قانون المرافعات الليبي تنص (يجري البيع في المكان الذي توجد فيه الإشباء المحجوزة ... و لقاضي المحكمة الجزئية أن يأمر بإجراء البيع بعد الإعلان عنه في مكان آخر بناء على عريضة تقدم له).

[2] المادة (7 / 2 .3 . 4) اتفاقية جنيف بشان الاعتراف الدولي بالحقوق التي ترد على الطائرة.

[3] الكيومي، راشد بن محمد، النظام القانوني للطائرة وفقا للقانون العُماني وأحكام المعاهدات الدولية، مرجع سابق ، ص 279.

المشتري مسؤوليتها)، وتجدر الإشارة إلى أن قانون الطيران المدني الليبي يقضي بعدم جواز التصرف بأية طائرة مسجلة في السجل الوطني لصالح أي أجنبي بما في ذلك البيع إلا بعد موافقة سلطة الطيران المدني على ذلك، واستناداً إلى ذلك لا يجوز لأي أجنبي أن يشتري طائرة ليبية ولو تم بيعها جبرياً، إلا إذا وافقت سلطات الطيران على ذلك.

الخاتمة

بعد الانتهاء من دراستي هذه "التنظيم القانوني للطائرة وفقا للقانون الليبي و الاتفاقيات الدولية"، خلصت إلى مجموعة من النتائج و التوصيات أجملها على النحو التالي:

أولا- النتائج

1. اهتم قانون الطيران المدني الليبي والاتفاقيات الدولية في تحديد تعريف الطائرة، و لم يتركا تعريفها للاجتهاد ، وإنما حسموا ذلك بتعريف الطائرة بأنها آلة في استطاعتها أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير ردود فعل الهواء المنعكس من سطح الأرض.
2. حدد قانون الطيران المدني الليبي طائرات الدولة بأنها الطائرات العسكرية، والطائرات المخصصة لخدمة الدولة (كطائرات الشرطة و الجمارك)، ولم ينص القانون صراحة على استبعاد هذه الطائرات من نطاق سريان أحكامه، عدا الطائرات العسكرية التي استبعدها بصريح العبارة واستثناها إذ ورد نص خاص، و أجاز القانون للوزير المختص بأن يستثني عند الضرورة أي من طائرات الدولة من سريان أحكامه، بمفهوم المخالفة يفهم بأن طائرات الدولة يسري عليها قانون الطيران المدني، وتستبعد من سريان هذا القانون الطائرات المتحصلة على إعفاء الوزير، وبالتالي يكون المشرع الليبي قد أخذ اتجاه مخالف عن اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي التي استبعدت طائرات الدولة من نطاقها بشكل صريح و أخضعت لأحكامها الطائرات المدنية فقط.
3. أخذ المشرع بمعيار مكان التسجيل كوسيلة لاكتساب الطائرة للجنسية الليبية، و اشترط توافر عدداً من الشروط لاستكمال عملية التسجيل بالسجل الوطني الخاص بالطائرات الليبية، وإذ تخلف أحد هذه الشروط يترتب عنه فقدان الطائرة للجنسية الليبية.
4. عالج المشرع مسألة تسجيل الطائرات التي تعود ملكيتها لأشخاص أجانب، وخصص لتلك الطائرات قسما خاص بالسجل الوطني يسمى بقسم الطائرات الأجنبية، وتحتفظ تلك الطائرات بجنسيتها الأصلية، لكنها تمنح حروفاً كعلامات تسجيلها لتمييزها بذلك عن الطائرات الوطنية التي تحمل الجنسية الليبية.
5. قانون الطيران المدني الليبي يخضع نقل ملكية الطائرة لنظام إشهار يقربها من النظام الخاص بملكية العقارات و يباعدها من النظام الخاص بملكية المنقولات، فلا يتم نقل ملكية الطائرة إلا بموجب سند رسمي، لا يكون له أثر في مواجهة الغير، إلا بعد قيده في سجل الطائرات.

6. على الرغم من أهمية إيجار الطائرة فإن المشرع الليبي في قانون الطيران المدني لم ينظمه بشكل واسع وخاص، بل اكتفى ببيان صور إيجار الطائرة ضمن قواعد اللائحة التنفيذية لهذا القانون، فقد يكون هذا الإيجار على طائرة بهيئة قيادة، وقد يقتصر الإيجار على طائرة فقط بدون هيئة قيادة، وقد يكون إيجار الطائرة بهيئة قيادة مشتركة، وحاول المشرع أن يعالج من خلال تنظيمه مسألة إدارة الطائرة واستغلالها ما يترتب عنها من صعوبات غالبا ما تثار في حالات المسؤولية التي تنتج عن الطائرة وهي مؤجرة، فنص قانون الطيران المدني على بقاء المالك مسؤولاً بجانب المستأجر عن الاخلال بالالتزامات والواجبات المفروضة بقوة القانون، واعتبار القانون المؤجر والمستأجر متضامنين في المسؤولية، إلا إذا تم الاتفاق على خلاف ذلك ، وتم تسجيل هذا الاتفاق في السجل الخاص بالطائرات.
7. لم يخص قانون الطيران المدني الطائرة بأية أحكام تنظم الرهن على متنها، مما دعا الباحث أن يلجأ إلى القواعد العامة للرهن في القانون المدني الليبي، ولما كانت الطائرة منقول كان من الطبيعي اللجوء إلى أحكام الرهن الحيازي، فتبين عدم ملائمة تطبيقه على الطائرة، باعتباره يقضي بحيازة الطائرة بيد الدائن المرتهن ،مما سيترتب عنه عجز المدين الراهن عن سداد دينه وتخليص الطائرة من الرهن، فاستلزم الأمر إخضاع الطائرة إلى الرهن الرسمي الذي لا يقتضي نقل حيازة الطائرة المرهونة إلى يد الدائن المرتهن ، إلا إن هذا الإخضاع يترتب عنه بقاء الأحكام العامة في رهن العقار رهناً رسمياً مرجعاً كل ما دعت الحاجة إلى ذلك.
8. سكت قانون الطيران المدني عن تنظيم أحكام الامتيازات التي ترد على الطائرة، مما استلزم الاستعانة بتطبيق قواعد القانون المدني كل ما دعت الحاجة إلى ذلك، والتي تبين عدم ملائمتها للطائرة، خاصة في ظل الامتيازات المنصوص عليها في اتفاقية جنيف للأعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات و التي نظمت تلك الامتيازات تنظيماً خاصاً.
9. أجاز قانون الطيران المدني الليبي إجراء الحجز على الطائرة و بيعها جبرياً ولكنه لم يقم بتنظيمها، واكتفى بإحالة ذلك للقواعد العامة في قانون المرافعات الليبي، غير أخذاً في الاعتبار بأن الطائرة منقول ذو أهمية أقتصادية عالية، يتطلب تنظيم أحكام حجزها الى رعاية خاصة لمصالح الدائن والمدين ، ومصلحة انتظام الطيران باعتباره مرفق حيوي.

ثانيا: التوصيات.

1. على المشرع أن يكون مواكبا بشكل مستمر ودائم للتطورات الفنية والصناعية في مجال الطيران وأن يطور أحكامه كل ما دعت الحاجة لذلك.
2. أن ينص المشرع صراحة على سريان أحكام قانون الطيران المدني على طائرات الدولة.
3. أن يتم إخضاع كل الحقوق العينية التي ترد على الطائرة للقيد في سجل الطائرات، وأن لا يكون لها أي أثر تجاه الغير إلا بعد قيدها.
4. وعلى ذلك نوصي المشرع الليبي سرعة معالجة النقص القانوني لأحكام إيجار الطائرة ضمن أحكام قانون الطيران المدني نظراً لما يقتضه هذا العقد من قواعد قانونية خاصة يترتب عن وجودها معالجة أي إشكال يثأر بين طرفي العقد بسبب القصور في تنظيم إيجار الطائرة.
5. على المشرع أن ينظم في قانون الطيران المدني أحكام الرهن على الطائرة رهناً رسمياً.
6. على المشرع أن ينظم أحكام الامتياز التي ترد على الطائرة تنظيما خاصا يتماشى مع طبيعة الطائرة ووظيفتها.
7. سرعة معالجة القصور الذي يعانيه قانون الطيران المدني في مسألة الحجز على الطائرة و بيعها جبرياً، ومعاملة الطائرة معاملة خاصة يراعى فيها المحافظة على مصلحة الدائن والمدين، وأهمية الطائرة باعتبارها وسيلة نقل دولي وظيفتها نقل الركاب والأموال.
8. الاستعانة بأحكام الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة بتنظيم الطائرة والطيران المدني في تنظيم الطائرة تنظيماً قانونياً.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً – المعاجم اللغوية

1- أبو الحسين، أحمد بن فارس بن زكريا (1399،1979) : **معجم مقاييس اللغة**. دار الفكرالعربي.

ثانياً - الكتب القانونية

1- أبو فاء، أحمد (1991) **إجراءات التنفيذ في المواد المدنية والتجارية.** الطبعة العاشرة، دار المعارف للنشر والتوزيع، الاسكندرية، مصر.

2- أحمد، عبدالفضيل محمد (2011) **القانون الجوى الخاص**. دار الفكر والقانون ، المنصورة ، مصر.

3- الأزهري، محمد علي البدوي (1991) **النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام**. الجزء الأول، منشورات الجامعة المفتوحة، طرابلس، ليبيا.

4- البارودي، علي محمد (1975) **مبادئ القانون البحري**. منشاة معارف الاسكندرية، مصر.

5- التحوي، محمود السيد عمر(1999). **إجراءات الحجز و آثاره العامة**. منشورات دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر.

6- الحكيم، عبدالمجيد (2008) **الوجيز في نظرية الالتزام في القانون المدني العراقي.** الجزء الثاني، مكتبة السنهوري، بغداد، العراق.

7- الجبوري، ياسين محمد (2016). **الوجيز في شرح القانون المدني الأردني ، العقود المسماة شرح أحكام عقد البيع**. الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن.

8- الزريقي، جمعة محمود(2000) **الحقوق العينية الأصلية والتبعية في القانون الليبي.** الجزء الثاني، مركز الدراسات والبحوث العلمية، طرابلس، ليبيا.

9- السنهوري، عبدالرزاق أحمد، **الوسيط في شرح القانون المدني الجزء العاشر في التأمينات الشخصية والعينية**. دار أحياء التراث العربي، بيروت، لبنان.

10- العبيدي، علي هادي (2017). **الوجيز في شرح القانون المدني الحقوق العينية**. الطبعة الثالثة عشر، دار الثقافة للنشر والتوزيع ،عمان، الأردن.

11- العربي، بلحاج (2016). **الوسيط في شرح الحقوق العينية.** الطبعة الثانية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن.

12- العريني، محمد فريد، و دويدار، هاني محمد،(1995). **قانون الطيران التجاري.** الطبعة الأولى، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت، لبنان.

13- العريني، محمد فريد (2003). **القانون الجوي**. دار الجامعة الجديدة ،الاسكندرية ، مصر.

14- القضاة، مفلح عودة (2008)**. أصول التنفيذ.** الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن.

15- القليوبى، سميحة (1989). **القانون الجوي.** الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر.

16- الكيلاني، محمود محمد (2007) **دعوى استرداد المنقولات المحجوز عليها.** دار النهضة العربية، القاهرة، مصر.

17- المزوغي، عبدالسلام علي (1993).**النظرية العامة لعلم القانون الحقوق العينية التبعية** منشورات الجامعة المفتوحة، طرابلس، ليبيا.

18- الهاشمي، عيسى السيد أحمد (2009) **القانون الدولي للطيران والفضاء**. دار النهضة العربية للنشر والتوزيع، القاهرة، مصر.

19- الهلالي، علي محمد (1997)**. الاعتداء على سلامة الطيران المدني.** الطبعة الأولى، منشورات جامعة قار يونس، بنغازي، ليبيا.

20- بريري، محمود مختار(1985). **قانون الطيران وقت السلم**. الطبعة الأولى، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر.

21- حداد، الياس (2005). **القانون الجوي**. منشورات جامعة دمشق ، سوريا.

22- حمد الله، حمد الله محمد (2016). **القانون الجوي**. الطبعة الأولى، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، المملكة السعودية.

23- حمد الله، حمد الله محمد (2016).**القانون الجوي إيجار الطائرة**. الطبعة الأولى، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، المملكة السعودية.

24- خالد، عدلي أمير (1997) **عقد النقل الجوي.** منشاة المعارف الاسكندرية، مصر.

25- دويدار، هاني محمد (1994) **قانون الطيران التجاري**. دار الجامعة الجديدة للنشر، القاهرة، مصر.

26- ربضي، عيسى غسان (2011) **مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم دراسة مقارنة**. دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن.

27- رضوان، ابوزيد (1995). **القانون الجوي قانون الطيران التجاري.** دار الفكر العربي، القاهرة، مصر.

28- رضوان، فايز نعيم (1985). **محاضرات في قانون الطيران التجاري**. الطبعة الأولى، مطبعة الإسراء، القاهرة، مصر.

29- زاهر، فاروق أحمد (1985) **تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي**. دار النهضة العربية، القاهرة، مصر.

30- سليمان، فرج سيد، (بدون سنة نشر) **قانون الطيران المدني**(بدون دار نشر) القاهرة، مصر

31- سوار، محمد وحيد الدين (2006) **شرح القانون المدني الحقوق العينية التبعية**. الكتاب الثالث، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن.

32- شهاب، عبدالقادر محمد، ومحمد، محمدين عبدالقادر(2010). **الوجيز في الحقوق العينية.** الطبعة الثانية، دار الفضيل، بنغازي، ليبيا.

33- عباس، محمد حسني (بدون سنة نشر) **محاضرات في القانون الجوي.** دار النهضة العربية، القاهرة، مصر.

34- عباس، سعيد سعد (2004) **الوجيز في الحقوق العينية التبعية**. مطابع الولاء الحديثة، مصر.

35- عبد العالي، عبدالحميد عبدالله (1999) **الحقوق العينية الأصلية والتبعية، القسم الأول حق الرهن الرسمي وحق الاختصاص.** الطبعة الأولى، جامعة عمر المختار، درنة، ليبيا.

36- عشوش، أحمد عبدالحميد(1977) **القانون البحري الليبي السفينة و أشخاص الملاحة البحرية.** الجزء الأول، منشورات الشركة العامة للنشر والتوزيع والاعلان، طرابلس، ليبيا.

37- غطاشة، أحمد عبداللطيف(2002). **الطيران المدني.** الطبعة الأولى، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، الأردن.

38- فخري، رفعت (1996) **الوجيز في القانون الجوي** (بدون دار نشر) القاهرة، مصر.

39- محمدين، جلال وفاء (1992). **دروس في القانون الجوي**. دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر.

-40 محيو، حسن (1983). **محاضرات قانون الطيران.** الطبعة الأولى، دار المستشار للطباعة والنشر والتوزيع، القاهرة، مصر.

-41 مرقس، سليمان (1995) **الحقوق العينية التبعية حق الرهن الرسمي وحق الاختصاص.** الطبعة الثالثة، المجلد الثاني، دار الكتب القانونية، بيروت، لبنان.

-42 موسى، حسن طالب (2013). **القانون الجوي الدولي.** الطبعة الثانية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن.

-43 والي، فتحي (1987) **التنفيذ الجبري.** دار النهضة العربية، القاهرة، مصر.

-44 ياملكي، أكرم (1997).**القانون الجوي دراسة مقارنة.** الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن.

ثالثا - الرسائل الجامعية

1- الحوامده، ، أسامه سليمان علي (2014). **الحجز التحفظي في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني .** اطروحة قدمت استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة العلوم الإسلامية العالمية، عمان، الأردن.

2- الجنيدي، راتب جبريل (1980) **الاتجاهات الحديثة لرهن المنقول في القوانين التجارية.** أطروحة قدمت استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق جامعة القاهرة، مصر.

3- العامرية، سعيد محمود (1977) **دور منظمة الطيران المدني الدولية في خلق وتطبيق القانون الجوي الدولي.** أطروحة قدمت استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الدكتوراه جامعة القاهرة، مصر.

4- الكيومي، راشد بن محمد (2014). **النظام القانوني للطائرة وفقا للقانون العماني وأحكام الاتفاقيات الدولية.** أطروحة قدمت استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الدكتوراه في القانون الخاص جامعة عبد المالك السعدي، المملكة المغربية.

5- الكيلاني، فوزي عبدالسلام (2010) **رهن الطائرة في القانون الليبي.** دراسة قانونية قدمت استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير كلية القانون، جامعة ترهونة، ليبيا.

6- سليمان، فرج سيد (1978) **رهن الطائرة دراسة مقارنة ودولية.** أطروحة قدمت استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، مصر.

7- لحميم، زليخة (1996).**الرهن الرسمي وانقضاؤه في القانون المدني الجزائري.** دراسة قدمت استكمالا للحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص، جامعة الجزائر، الجزائر.

رابعاً – الأبحاث

1- أبادير، رفعت (1979) **النظام القانوني للطائرة في المملكة المغربية.** دراسة قانونية، مجلة البحث العلمي، المغرب العدد29،30،المجلد 16.

2- السمامعة، خالد رضوان، والمنصور، انيس منصور(2016) **أحكام الحجز التحفظي على السفينة في القانون الأردني : دراسة مقارنة.** مجلة الآداب والعلوم الاجتماعية، مجلة علمية محكمة، جامعة السلطان قابوس، المجلد الثالث، العدد الثاني،السنة2016/8.

3- القضاة، معن محمد آمين، وعبيدات، مؤيد أحمد (2014). **الحجز التحفظي على الطائرات. دراسة مقارنة بين نظام الطيران السعودي و قانون الطيران المدني الأردني،** مجلة الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الملك سعود، المملكة السعودية، العدد1، المجلد26.

4- بوشكيوه، عبد الحليم (2009). **الرهن الرسمي كضمان من ضمانات القروض.** دراسة قانونية، مجلة الواحات للبحوث و الدراسة، العدد6.

5- تناغو، سمير عبدالسيد (1965). **التأمينات العينية على الطائرات حسب اتفاقية جنيف 1948.** دراسة قانونية، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، مصر، العدد2، المجلد7.

6- سلامة، أحمد (1969) **الرهن الطليق في المنقولات.** دراسة قانونية مجلة جامعة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق جامعة عين الشمس، العدد الأول، السنة الحادية عشر.

7- عبوده، الكوني علي (2010). **الحجز التحفظي على الطائرة في القانون الليبي.** مؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، المنعقد بتاريخ (23–25) ابريل/2010،منشورات جامعة الأمارات العربية.

خامساً - القوانين

1- قانون الطيران المدني الليبي رقم (6) لسنة (2005).

2- قانون الطيران المدني الأردني رقم (41) لسنة (2007).

3- القانون المدني الليبي.

4- قانون المرافعات المدنية و التجارية الليبي.

سادسا - الاتفاقيات الدولية

1- اتفاقية روما لتوحيد بعض قواعد الحجز التحفظي على الطائرات (1933).

2- اتفاقية جنيف للاعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات (1948).

3- اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي (1944).